Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TESTS

SCHLANKER DAMPFER:
Märklins H0-38

DICKER DIESEL:
Fleischmanns N-V200.1

LANGER SPRINTER
Pikos H0-Desiro

Nachwuchs-Wettbewerbe
Jury kürt die Sieger

Club 241A65 liebt´s französisch
Schweizer pflegen Mountain-Lok

DR-Kontrolleur rügt Qualmerei



Dampf-Disput mit Dampf-Despot

Werkstatt
- **Herausforderung Felswand**
- **94.20 mit Eibenstock-Frisur**

Zehn Jahre Deutsche Bahn AG

Wiedervereinigung

Von der Staats- zur Wirtschaftsbahn

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

Schnee gefällig? 28

Winterdampf wie in den 60er- und 70er-Jahren wünscht man sich heute.



14 Mächtig Wirbel um die Bahn

Zehn Jahre besteht die Deutsche Bahn AG. In dieser Zeit wurde viel bewegt, einiges blieb aber auch auf der Strecke.





70 Steinbeißer

Anhand eines Winterdioramas wird die Gestaltung vorbildlicher Felsformationen erläutert.



100 Brückenschlag

Tagsüber fahren die Mitglieder der Hertener MBG Bus, abends steht die Bahn im Mittelpunkt.

90 Preußisch sachlich

Frisch über die Händlertheken rollt Märklins neu konstruierte H0-Wechselstrom-P8.



BAHNWELT AKTUELL

SECHSTES REGIO-FORUM

Schwierige Zeiten

Foto: Alkofer



In einem der angebotenen Workshops präsentierte Stefan Kühn, Geschäftsführer der Südostbayernbahn, das Projekt Mittelstandsoffensive der DB AG.

● Fast 400 Teilnehmer aus Wirtschaft und Politik trafen sich am 3. und 4. November 2003 in Nürnberg zum sechsten Regio-Forum der DBAG. Der Ringlokschuppen in Nürnberg Gostenhof bot das stilvolle Ambiente für Vorträge und Workshops zum aktuellen Stand und der Zukunft des Schienennahverkehrs. Ein wichtiges Thema waren anstehende Ausschreibungen und jüngste gerichtliche Entscheidungen. Ulrich Homburg, Vorstandsvorstizender der Regio AG, sprach von einem ereignisreichen Jahr 2003: „Wir haben zumindest für absehbare Zeit eine rechtliche Klarstellung der Rahmenbedingungen erhalten." Die Auftraggeber hätten nun alle Gestaltungsmöglichkeiten bei einer Ausschreibung. Die jüngsten rechtlichen Feststellungen seien laut Homburg keine Beendigung des Wettbewerbs in Deutschland: „Derjenige, der die Musik bestellt, darf wählen, wie das Stück heißt und wie lange es gespielt wird. Dies ist keine Lex Bahn." Der breite Handlungsspielraum der Besteller werde dazu führen, dass man künftig nicht nur mit der DBAG reden werde. In den nächsten zwei Jahren werden 30 neue Ausschreibungen durchgeführt, „ein Volumen, das in den letzten zehn Jahren nicht in die Vergabe gekommen ist", so Homburg. Dunkle Wolken erkennt der Bahn-Manager für die künftige Finanzierung des Nahverkehrsmarktes in Deutschland. Dabei sieht er den Schienennahverkehr nicht so sehr in Gefahr, der durch Bundesgesetze „zumindest überschaubar stabil geregelt" sei. Aber das sei nur ein Drittel des Marktes, für zwei Drittel, in Aufgabenträgerschaft der Kreise und Städte, sei die Finanzierung nicht durch Gesetz sichergestellt. „Es gibt in Deutschland keinen Haushalt mehr, der noch Wohltaten im Nahverkehr verteilen könnte", befürchtet Homburg. Angesichts der aktuellen Spardebatten glaubt Homburg, sei nicht zu erwarten, dass „der Nahverkehrsmarkt von diesem Unwetter verschont bleibt." Der bayerische Staatsminister für Verkehr, Dr. Otto Wiesheu, begründete in seiner Rede, warum sein Land mit der DBAG Anfang September einen Zehn-Jahres-Vertrag abschloss. Die lange Laufzeit „war auch unser Wunsch", so der Minister: „weil wir so mit der Bahn entsprechende Investitionen vereinbaren konnten." Er führte die Bestellung neuer Züge, Infrastrukturinvestitionen und die Beseitigung von Langsamfahrstellen an. „Da braucht die Bahn Kalkulationssicherheit und wir brauchen sie auch." Wiesheu mahnte für die Zukunft mehr kundenorientierte Qualität und mehr wirtschaftliche Effizienz an. Als Beispiel gab er den Einsatz genügender Zugkapazitäten an, die „müssen auch bei Nachfrageschwankungen ausreichen." Ein Thema, wo er der Bahn keine Ruhe lasse, sei die Informationsverbesserung bei Verspätungen, „da muss noch eine Menge passieren." Bei der Finanzierung des Nahverkehrs übte Wiesheu Kritik am Streichungspapier der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück. Er sei der Meinung, dass die Regionalisierungsmittel, die dort auch betroffen sind, unter dem Begriff Subvention falsch subsummiert würden. Schlimmstenfalls sei eine Reduzierung der Finanzmittel bis zu 20 Prozent zu befürchten. Dies sei kontraproduktiv im Hinblick auf die Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Und er bedauerte, dass ausgerechnet zwei Ländervertreter damit in die Offensive gingen. Nur mit „langfristig stabilen Finanzgrundlagen" könne man begonnene Projekte fertigstellen und neue angehen. In einem Pressegespräch bestätigte der erste Vorstand im Personenverkehr der DB AG, Dr. Karl-Friedrich Rausch, dass die Diesel-ICE durch speziell umgerüstete Neigetechnikzüge der Baureihe 612 in Fernverkehrslackierung ersetzt werden.

DBAG

Neues LZB-Messfahrzeug

● Der ehemalige Profilmesstriebwagen 712002 (PROM) der DB Netz AG steht derzeit in Cottbus mit einem schweren Getriebeschaden. Das für Langsamfahrt im Tunnel konzipierte Getriebe des Mess-Tw ist offensichtlich den hohen Geschwindigkeiten von 120 km/h, mit denen Fahrwegmessungen durchgeführt werden, nicht gewachsen. Den Getriebeschaden erlitt das Fahrzeug bereits nach 400 Laufkilometern nach seiner letzten Hauptuntersuchung. Im Werk Cottbus wurde der 712002 zu einem LZB-(linienförmige Zugbeeinflussung)-Messfahrzeug umgerüstet.



Foto: Heilmann

Am 15. Oktober 2003 steht der Mess-Tw vor dem Cottbusser Werk.

LUXEMBURG

Gefahrgutübung mit DBAG-Trainingszug



Foto: Witry

Rinnen leiteten die auslaufende Flüssigkeit in große bereitstehende Kunststoffbehälter.

● Im Großherzogtum Luxemburg fand vom 21. bis 23. Oktober 2003, erstmals mit Hilfe von Spezialwagen der DBAG zum Üben von Notfällen mit Lecks, eine groß angelegte Schulung für Rettungskräfte statt. Da jährlich etwa zwei Millionen Tonnen Gefahrgut auf dem luxemburgischen Schienennetz transportiert werden, wobei es sich bei etwa 80 Prozent um Treibstoffe und ähnliche petrochemische Produkte handelt, muss die Zusammenarbeit zwischen dem Personal der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL, den Feuerwehren und anderen Hilfskräften regelmäßig geübt werden. Die Spezialwagen der DBAG können vor Ort mit Hilfe von Ventilen und Wasserschläuchen Lecks an Tankwagen simulieren, um den Ernstfall beschädigter Gefahrguttankwagen unter realen Bedingungen üben zu können. Die Feuerwehren schlugen Holzkeile in simulierte Leckstellen des Tankwagens, um das Auslaufen der potentiell gefährlichen Flüssigkeit, in der Übung war es Wasser, zu drosseln. Spanngurte mit einem Gummikissen, das aussieht wie eine überdimensionale Wärmeflasche, wurden um den Tankwagen gelegt. Mit sehr hohem Druck aufgeblasen, schließt das mit den Gurten über den betroffenen Wagen gespannte Gummikissen das Leck provisorisch ab. Der Trainingszug wurde im Rahmen der Übung an verschiedenen Orten innerhalb des Landes eingesetzt. Weitere Ausbildungen dieser Art werden nun folgen.

■ ***Die deutsche Zulassung blieb ihr bis zum Schluss verwehrt. Deshalb verkauften die Eisenbahnfreunde Zollernbahn Mitte September ihre Dampflok 528055, die nach einer spektakulären Umbauaktion zu einer der modernsten Dampfloks weltweit wurde. Käufer ist die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik AG in Winterthur, die bereits für die Modernisierung verantwortlich war. Eine Schweizer Zulassung existiert und so konnte die Lok schon Anfang November wieder angeheizt werden.***



Foto: Schärlinger

Neues Kleid für MODELLEISENBAHNER



Hermann Schöntag
Verleger



Wolfgang Schumacher
Herausgeber

Weihnachtszeit, Modellbahnzeit. Das ist nun schon seit Generationen so und eine gravierende Änderung ist trotz der immer stärker werdenden Konkurrenz von Super-High-Tech-Spielzeugen nicht in Sicht, wie der Bericht über die Pressekonferenz des Marktführers Märklin in diesem Heft deutlich macht. Das Hobby Modelleisenbahn bietet eben wie kaum eine andere Freizeitbeschäftigung die Pflege traditioneller Werte, die in unserer schnelllebigen Welt immer mehr verloren gehen - und das nicht nur zu den großen Festtagen. So werden neue, immer detailliertere und mit vielfältigen Funktionen ausgerüstete Lokomotiven, Fahrzeuge und natürlich entsprechendes Zubehör auch beim diesjährigen Fest mithelfen, die eher trüben Nachrichten aus der kriegerischen Welt, aus der heimischen Politik und von der globalen Wirtschaft vergessen zu machen.

Unsere erste Ausgabe 2004 folgt diesem Trend: Während im normalen Alltag immer mehr Leistungen reduziert werden oder massiv an der Preisschraube gedreht wird, macht der MODELLEISENBAHNER einen deutlichen Schritt nach vorne: Statt Klammerheftung Klebebindung, hochwertiges Bilderdruckpapier und ein stärkerer und spezialbeschichteter Umschlag sind nur einige Stichpunkte unseres neuen, wesentlich aufwendigeren Heftkonzepts. Dass wir diese massive Investition in eine der traditionsreichsten Modellbahnzeitschriften Europas mit einer äußerst moderaten Preiserhöhung von 30 Cent stemmen können, verdanken wir vor allen Ihnen, liebe Leser, die Sie uns seit Jahren Ihre Treue halten. Und da revanchieren wir uns natürlich gerne mit einem Premium-Heft zu einem konkurrenzlosen Preis, verbunden mit den besten Wünschen für das Jahr 2004.

BAHNWELT AKTUELL

DB AG

Zugunglück bei Hamburg



Foto: Brüggemann

Die entgleisten Waggons mussten mit zwei Straßenkränen auf einen gegenüberliegenden Parkplatz gehoben werden.

● Gegen 3.10 Uhr am 22. Oktober 2003 entgleiste direkt neben dem S-Bahn-Haltepunkt Hamburg-Allermöhe der Güterzug 52967. Die Strecke ist hier viergleisig, zwei Gleise für die Fernbahn und zwei für die S-Bahn. Der 26-Wagen-Zug kam aus Hagen in Westfalen und war auf dem Weg nach Rostock-Seehafen. Gezogen wurde er von der 232 414-3. Die Lok und die zehn ersten Waggons blieben im Gleis. Das Unglück hatte bereits am Güterbahnhof Billwerder, hinter einer Weiche, seinen Lauf genommen. Alle Betonschwellen waren von hier bis Allermöhe auf einer Länge von etwa fünf Kilometern an der rechten Seite zertrümmert und einige Signaltafeln wurden umgeknickt. Hinter einer Weiche in Allermöhe entgleiste dann der hintere Zugteil. Der elfte Wagen der Ahaus-Altstädter Eisenbahn verlor bei dem Unglück seine hintere Achse und fiel auf die linke Seite. Der zwölfte Wagen, ein Schiebewandwagen, verlor seine vordere Achse und fiel auf die rechte Seite. Die Deutsche Bahn teilte mit, die Unfallursache sei noch nicht geklärt. Fachleute vermuten ein heiß gelaufenes Achslager an dem Schiebewandwagen, ziehen aber noch andere Möglichkeiten in Betracht. Zwischen einigen Wagen rissen die Kupplungen. Am Zugende befanden sich offene Eaos-Wagen, beladen mit Metallschrott. Der Bundesgrenzschutz (BGS) sichertete nach dem Unglück die Unfallstelle. Eisenbahnbundesamt (EBA) und BGS nahmen die Ermittlungen auf. Frank Schönwald von der DB AG rechnet mit einem Schaden von mehreren Millionen Euro. Die Bahnstrecke von Hamburg nach Berlin und Schwerin war unterbrochen. Nach der Entgleisung waren von 3.10 Uhr bis 8 Uhr alle vier Gleise gesperrt. Der S-Bahnverkehr zwischen Hamburg Berliner-Tor und Aumühle wurde durch das Unglück stark beeinträchtigt, zeitweise wurden Busse eingesetzt. Ein S-Bahngleis wurde für die Aufräumarbeiten benötigt und die S 21 konnte nur eingleisig im 20-Minuten-Takt verkehren. Die Linie S 2 fiel vollständig aus.

DORTMUND

Erfolgreiche Bahnmesse

● Zu einem großen Erfolg geriet die Bahnmesse „railtec 2003" in Dortmund. Auf einer Ausstellungsfläche von 18 000 Quadratmetern fanden sich 311 Aussteller aus sieben europäischen Ländern ein. Das bedeutete einen Zuwachs von 17 Prozent. Zufriedenheit stellte sich, wie Befragungen ergaben, bei Ausstellern wie Besuchern gleichermaßen ein. In zahlreichen begleitenden Foren wurde die Zukunft der Schienenverkehrspolitik diskutiert. Schwerpunktthemen waren unter anderen neue Verkehrskonzepte im weltweiten Wettbewerb sowie die EU-Erweiterung und der stark wachsende osteuropäische Markt. Die meisten Aussteller haben bereits ihr Kommen zur nächsten „railtec" im Jahr 2005 angekündigt.

ZWISCHENHALT

Vossloh kauft Siemens: Die Kieler haben zwölf Maschinen des Typs ME 26 aus der Dispolokflotte von Siemens übernommen. Der Kauf wurde nötig, um der Nord-Ostseebahn (NOB) den pünktlichen Betriebsbeginn der Marschbahn im Jahr 2005 garantieren zu können. Eine Vossloh-Neuentwicklung für diesen Einsatz wird wohl nicht rechtzeitig fertig.

DB Energie öffnet den Strommarkt. Mit einem neuen Durchleitungspreissystem können E-Lok-Betreiber ihren Bahnstrom prinzipiell bei beliebigen Anbietern kaufen. DB Energie ist europaweit das erste Unternehmen, das seinen Strommarkt so weitgehend liberalisiert.

Ein mehrtägiger Streik der ÖBB-Angestellten legte den kompletten Zugverkehr in und durch Österreich lahm. Der Eisenbahnerprotest richtet sich gegen eine geplante Bahnreform, die den Konzern in verschiedene Einzelgesellschaften zerlegen will.

Zulassung soll nun endlich kommen. Die Serienausführung des Blue Tiger von Bombardier soll nun mit reichlich Verspätung innerhalb kürzester Zeit die EBA-Zulassung erhalten. Die erste Lok wurde bei der Innotrans vor mehr als einem Jahr an die Mindener Kreisbahn verkauft, durfte aber bisher nicht fahren, da es Probleme mit den Drehgestellen gab. Auch die Karsdorfer Eisenbahn wartet derzeit auf die Auslieferung von acht bestellten Lokomotiven dieses Typs.

Desaster bei der Bahnreform: Der Vorbildcharakter der britischen Bahnreform ist längst verblasst. Jüngstes Eingeständnis des Scheiterns ist die Kündigung aller Wartungsverträge für das Schienensystem mit privaten Unternehmen. Künftig wird der Netzbetreiber Network Rail sämtliche Wartungsarbeiten in eigener Regie durchführen. Die private Bahnindustrie Großbritanniens verliert dadurch Aufträge im Wert von rund 1,3 Milliarden Pfund (rund 1,9 Milliarden Euro). Als Begründung wurden Missmanagement und unzureichende Kostenkontrolle bei den Auftragsnehmern angeführt.

IKEA-Zug fährt künftig nicht mehr. Der Zug, der fünfmal pro Woche zwischen Schweden und Duisburg pendelte, wird nicht aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Der Möbelgigant will sich nicht weiter mit einer eigenen Tochter, IKEA Rail AB, am Bahngeschäft beteiligen, sondern künftig auf eigene Kernkompetenzen konzentrieren.

Die S-Bahn Hamburg erhält ihre ersten Zweistromzüge. Für eine geplante Streckenerweiterung von Neugraben nach Stade ist eine Stromversorgung per Ober-

NIEDERLANDE

Auf der Strecke geblieben

● Wortwörtlich auf der Strecke blieb die Dampflok 23 023 der Stoom Stichting Nederland, als am 18. Oktober 2003 die Fahrt von Eindhoven nach Simpelveld zunächst in Roermond enden musste. Die Lok war für den Veranstalter Nostalgie-Express zum „Thomas The Tank Engine"-Festival in Simpelveld unterwegs, als zwei Heizrohre undicht wurden. Der Zug erreichte an diesem und am folgenden Tag trotzdem sein Ziel, weil Railion Niederlande mit seinen Dieselloks 6413 und 6417 kurzfristig einspringen konnte. Lok 23023 hatte am Vorwochenende noch Glanzleistungen erbracht mit schnellen Pendelzügen zwischen Rotterdam und Gouda im Rahmen des Tages der Offenen Tür im Museumsbetriebswerk der SSN.



Foto: Korthof

Als die Welt für 23 023 noch in Ordnung war. Links Lok 78 468, die einen Sonderzug aus Duisburg gebracht hatte, rechts 23 023, die den Wagenpark zum Bahnhof Rotterdam überführte.



Foto: Heilmann

***Bei der DB AG und der** polnischen PKP gibt es Überlegungen, den IC Hamburg – Krakau bereits ab Cottbus mit der polnischen Baureihe SU 46 zu bespannen. Dadurch könnte ein Lokwechsel pro Richtung gespart werden. Derzeit erfolgt der Lokwechsel noch am Grenzbahnhof Forst. Probleme bereiten jedoch die Abgase der SU 46, die keiner EU-Richtlinie genügen.*

PRIVATBAHN

Neustrukturierung bei Connex

● Die Connex-Gruppe ändert mit dem kommenden Jahreswechsel ihre Organisationsstruktur. In Zukunft wird Connex deutlich dezentraler aufgestellt sein. Die Gesellschaften Connex-Regiobahn und Connex-Stadtverkehr werden aufgelöst. Deren Aufgaben übernehmen künftig fünf neue Regionalbereiche: Nord, Nord-West, Süd-West, Süd und Ost. Für die künftige Strategie des Gesamtunternehmens werden die neuen Bereiche Geschäftsentwicklung Personenverkehr und Geschäftsentwicklung Stadtverkehr verantwortlich sein. Die Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG) wird aufgelöst, und auch der Güterverkehr sortiert sich ab dem 1. Januar 2004 nach den Gütersparten und nicht mehr nach Regionen.

leitung vorgesehen. Dafür baut Bombardier die ersten Züge, die neben der Stromabnahme über die bisher übliche seitliche Stromschiene auch über einen Dachstromabnehmer verfügen. Von der neuen Baureihe 474.3 werden neun Fahrzeuge gebaut und 33 weitere aus dem Bestand aufgerüstet.

Die KEG ist mit der Geschäftsentwicklung zufrieden. Innerhalb von fünf Jahren konnte die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) die im Güterfernverkehr beförderten Mengen von 250 000 Tonnen auf 3,5 Millionen Tonnen steigern. Die Leistungen werden überwiegend im Mineralölverkehr erbracht. Von einer geplanten Übernahme dieses Geschäftsbereiches durch die Stinnes-Tochter Railion distanzierte man sich bei der KEG. Auch bei Railion wollte man von einem derartigen Ansinnen nichts wissen.

SCHWEIZ

Sanierung Axentunnel

● Nach 121 Jahren müssen die zwölf Axentunnel am seeseitigen Gleis der Gotthardstrecke zwischen Brunnen und Flüelen entlang des Urner Sees saniert werden. Eindringendes Bergwasser und Frosteinwirkungen haben dem Natursteinmauerwerk zugesetzt. Es sind sowohl Mängel an den Tunnelgewölben, den Mauerwerksfugen, den Profilen als auch an den elektrischen Anlagen zu beheben. Des weiteren muss eine neue Fahrleitung montiert werden. Die Tunnel werden bei der Gelegenheit auch auf einen erhöhten Sicherheitsstandard gebracht. Dieses Jahr wurden die Tunnel zwischen Brunnen und Sisikon bearbeitet, im Jahr 2004 wird die Strecke Sisikon – Flüelen saniert. Während der einspurige Betrieb durch den bergseitigen Tunnel im Jahr 2003 keine Fahrplanänderungen erforderte, wird im Jahr 2004 eine Korrektur im Lokalfahrplan unumgänglich. Die Erneuerung des bergseitigen, längeren Tunnels ist für die Jahre 2008 bis 2009 vorgesehen.



Foto: Armin Schmutz

Mit einer Schrämmmaschine wird im Ölbergtunnel gerade das Tunnelprofil ausgeweitet.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Wirtz

Diese E-Lok-Baureihe ist auch wegen ihrer spannenden jüngeren Geschichte interessant. Nach der Bahnreform war bald kein Platz mehr bei der DB AG für die als Holzroller bezeichneten Maschinen und 1998 verabschiedeten sie sich nach 35 Jahren vorerst aus dem Plandienst auf deutschen Gleisen. Einige Maschinen dieser ersten DR-Neubau-E-Lok fanden jedoch ab 1994 eine neue Heimat südlich des Rheins. Eine damals aufstrebende Schweizer Privatbahn erwarb sie. Fortan fielen die E-Loks nicht nur durch eine Widerstandsbremse auf, der ein Stromabnehmer geopfert werden musste, sondern auch durch sehr bunte Werbelackierungen. Und wer hoch steigt, kann tief fallen, das aufstrebende Schweizer EVU hatte sich verkalkuliert, ging pleite und wurde von den großen SBB geschluckt. Die hatten kein Bedarf an diesem Erbe und so gelangten die DR-Loks vor wenigen Monaten wieder in ihre deutsche Heimat zurück. Bei der Westfälischen Almetalbahn (WAB) erhielten die Loks Asyl sowie eine Arbeitserlaubnis. So war eine von ihnen, nun als WAB 57 bezeichnete Maschine, am 24. August 2003 vor einem Sonderzug in Essen zu bestaunen. Wie lautete die Baureihenbezeichnung der DR ab 1970 für diese E-Loks, und damit es nicht zu einfach wird: Wie hieß die insolvente Schweizer Bahngesellschaft, die von den SBB übernommen wurde?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Videokassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „Weimar". Die Videokassette „Dampfabschied in Saalfeld" haben gewonnen: Schönrock, Gerd, 14478 Potsdam; Karen, Klaus, 86911 Dießen a. A.; Waldenberger, Jochen, 74861 Neudenau; Wettig, Peter, 28329 Bremen; Haslebner, Nikolai, A-8740 Zeltweg; Schmidt, Günther, 12555 Berlin; Haufschildt, Ronny, 15907 Lübben; Hänsch, Andreas, 96529 Mengersgereuth-Hämmern; Beylich, Harald, 01237 Dresden; Brunyee, M., West Kilbride, Ayshire, Great Britain; Ermisch, Hannelore, 98544 Zella-Mehlis; Hühne, Maike, 09366 Niederdorf; Konrad, Karl, 38226 Salzgitter; Schweitzer, Henry, 15890 Eisenhüttenstadt; Sartor & Syrjäkari, Hans & Tytti, 50354 Hürth; Sligter, Lammert, NL-7908 MP Hoogeveen; Bonk, Norbert, 30419 Hannover; Krischok, René, 06369 Merzien; Claus, Martina, 06114 Halle; Buchmann, Matthias, CH-8640 Rapperswil

NIEDERLANDE

Bahn verschenkt Wangerooger Milchgüterwagen

● Die DB AG hat die Kaufsumme rückerstattet, die die niederländische Museumsbahn Hoorn-Medemblik für den Rückkauf des historischen Milchgüterwagens TNHT 38, den es 1943 als deutsche Kriegsbeute nach Wangerooge verschlagen hatte, zunächst bezahlen musste. Ursprünglich lief der Wagen im Molkereiverkehr auf der meterspurigen Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (TNHT) im Nordwesten der Niederlande. Die freundliche Geste der DB AG beruht auch auf Bemühungen der deutschen Botschaft in Den Haag, die die Konzernleitung der Bahn über die Geschichte und die historische Bedeutung des niederländischen Kleinbahnwagens aufgeklärt hatte. Der Güterwagen wurde am 27. Juni 2002 von Wangerooge aufs Festland überführt und anschließend auf einem Straßenfahrzeug ins niederländische Hoorn transportiert. Dort wurde inzwischen mit der betriebsfähigen Wiederherstellung des Fahrzeugs begonnen, wobei die schmalspurigen Drehgestelle für den Einsatz auf der Normalspur angepasst werden. Einen finanziellen Beitrag für das Restaurationsprojekt stellte inzwischen der Molkereikonzern Campina zur Verfügung. Voraussichtlich ab Sommer 2004 wird der Milchgüterwagen in Museumszügen zwischen Hoorn und Medemblik eingesetzt.



Foto: Korthof

Der vierachsige Wagen wurde 1904 von der Firma Pennock in Den Haag geliefert.



Foto: Steck

Modernisierungsprogramm für Baureihe 611: *Am 13. Oktober 2003 stellte die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee den ersten im Innenraum erneuerten Tw vor. Neue Farben in allen Bereichen, neue Sitze beziehungsweise Polsterungen sowie ein vergrößertes Mehrzweckabteil sind die wichtigsten Änderungen.*

PRIVATBAHN

Metronom auf Hauptstadttour


Foto: Brüggemann

Ungewohnter Gast in Berlin Ostbahnhof: Die Metronom-Lok ME 146-04.

Die Metronom-Eisenbahngesellschaft fuhr am 9. November 2003 mit zwei Sonderzügen nach Berlin. Ein Zug startete in Winsen/Luhe, der andere in Buchholz/Nordheide. Die Fahrgäste konnten an allen Metronom-Halten zusteigen. Es wurden passend zu den Abfahrtsbahnhöfen die Loks „Winsen" und „Buchholz" eingesetzt. Lediglich die Großstädte Hamburg und Bremen hatte man ausgelassen. Eine Panne war dem Unternehmen gleich auf der Hinfahrt von Buchholz unterlaufen. Der Lokführer fuhr versehentlich in Tostedt durch. Das Personal im Zug reagierte schnell und ließ die Fahrgäste mit dem Regionalexpress der DB AG nach Rothenburg fahren, wo auf diese gewartet wurde. Der Fahrpreis betrug lediglich fünf Euro und die Züge waren restlos ausgebucht. Ein Metronom-Mitarbeiter erklärte, dass man auch noch mit weiteren Zügen hätte fahren können, so groß sei die Nachfrage gewesen. Die Fahrt war für das Unternehmen eine Probe mit Fahrgästen und eine neue Form der Werbung. Am 14. Dezember 2003 nimmt der Metronom seinen Planbetrieb auf. Zum Einsatz kommen im Planbetrieb zehn Züge mit jeweils sechs bis acht Doppelstockwagen auf der Strecke Hamburg – Bremen und Hamburg – Uelzen im Stundentakt. Jeder der Züge trägt einen Städtenamen der zehn niedersächsischen Halteorte. Der Geschäftsführer Weize des Metronom erläutert hierzu: „Die Namen der Halteorte sollen die regionale Verbundenheit des Metronom mit der Region Nord-Niedersachsen und seinen Fahrgästen unterstreichen". In Berlin fuhren die Züge über die Stadtbahn und hielten an den Bahnhöfen Zoo, Friedrichstraße und endeten im Ostbahnhof.

SCHWEIZ

Kleine Gotthardschau



Foto: Armin Schmutz

Am 28. Oktober 2003 steht das Versuchsensemble in Gurtnellen.

Im Zeitraum zwischen 27. Oktober und 3. November 2003 wurden am Gotthard mit fünf Lokomotiven der Bombardier-Baureihe 185 Schiebedienst-Versuche durchgeführt, wobei die Zuglast durch Lokomotiven simuliert wurde und über bestimmte Weichen Spurwechsel auszuführen waren. Der interessante Zug setzte sich zusammen aus BLS Re 485 006-1, SBB Re 482 023-9, den Messwagen 92008-1 und 93007-3 der Deutschen Bahn AG, Forschungs- und Technologie-Zentrum, Hupac-Flachwagen, SBB Re 482 001-5, Hupac Flachwagen sowie SBB Re 482 017-1 und Re 482 018-9.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Haslebner

Mehrsystemmaschinen *im Probeeinsatz: Erstmals fanden Porbefahrten mit der Siemens-Dispolok ES64F4-002 und der Railion-189010 in Doppeltraktion in Österreich statt. Neben Einsätzen auf der Tauern-, Süd-, Nord- und Westbahn wurden auch gezielt Störstrommessungen durchgeführt. Am 21. Oktober 2003 passieren die beiden Loks mit IC534 Zeltweg.*

TOP UND FLOP

TOP: Wir können auch anders

Das sagte sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Während bei der Bahn Verspätungsentschädigungen im Fernverkehr nur auf Kulanzbasis gewährt werden und im Nahverkehr ausgeschlossen sind, das könnte sich demnächst aufgrund einer Bundesratsinitiative ändern, zeigt der VRR (www.vrr.de), dass es auch anders geht: Wenn ein Bus oder eine Bahn bei der Abfahrt eine Verspätung von mehr als 20 Minuten hat, kann der Kunde ein Taxi nehmen oder in einen Fernverkehrszug umsteigen und erhält je nach Ticket bis zu 15 oder 30 Euro erstattet.

FLOP: Fünfte Jahreszeit

Nein, bei der Bahn ist die fünfte Jahreszeit nicht der Karneval. Bei der DBAG heißt sie nordrhein-westfälischer Herbst. Dass der Herbst 2003 im übrigen Bundesgebiet bisher besondere Kapriolen schlug, ist eigentlich nicht bekannt. Im Gegenteil, die Böden sind im Grunde noch immer tendentiell zu trocken, und wenn es auch keinen Goldenen Oktober gab, so sind uns bislang zumindest schwere Herbststürme erspart geblieben. Anders in NRW: Dort kämpft die Bahn mit einem einzigartigen Schmierfilm auf den Gleisen. Züge fallen aus, die Werkstätten kämpfen rund um die Uhr gegen Flachstellen, Busse ersetzen Triebwagen, Chaos pur im Pendleralltag. Dass der außergewöhnliche Herbst in NRW vielleicht nur eine Ausrede für andere Versäumnisse der DB AG sein könnte, vermutet jedoch nicht nur der zuständige Verkehrsminister Horstmann.

ITALIEN

Neuer Diesel-GTW von Stadler für STA

● Am 22.Oktober 2003 hat Stadler in Meran (Südtirol) erstmals die neue Generation Diesel-GTW der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Wiedereröffnung der Strecke von Meran nach Mals im Jahr 2004 beschafft die Südtiroler Bahngesellschaft STA acht Fahrzeuge der neuen Diesel-GTW. Diese zeichnen sich durch folgende Merkmale aus: Höchstgeschwindigkeit 140km/h, hohes Beschleunigungsvermögen, je nach Anforderung zwei- oder dreiteilige Fahrzeugvariante. Gegenüber den bisher bekannten Fahrzeugen weist die Neuentwicklung folgende wesentliche Änderungen auf: Zwei Diesel-Generator-Aggregate mit insgesamt 780kW Leistung, modernste Dieselmotortechnologie mit Common-Rail-Einspritzung, Turbo-Aufladung und Erfüllung der Euro-3-Abgasnorm, dieselelektrischer Antrieb mit Asynchron-asynchron-Leistungsübertragung und IGBT-Schaltelementen, separate Dieselmotor-Starterbatterie mit Kondensatoren (Supercap), CANopen-Fahrzeugleittechnik, Fahrgastinformation mit Ethernet-Verbindung. Stadler stellt damit europaweit das erste Serienfahrzeug mit EURO3-Dieselmotoren vor. Die Entwicklung der mechanischen und auch der elektrischen Ausrüstung erfolgte unabhängig von großen Systemhäusern. Dadurch möchte Stadler seine Rolle als unabhängiger Schienenfahrzeuganbieter unterstreichen. Bis zum Wiederaufbau der Vinschgaubahn von Meran nach Mals im Frühjahr 2004 werden alle acht bestellten Fahrzeuge geliefert, so dass im Sommer 2004 der planmäßige Betrieb aufgenommen werden kann.



Foto: Klein

Pressefahrt des GTW STA 101 am 22.10.2003 im Bahnhof Meran.



Foto: Haslebner

Mit 475.101 ging's durch *das herbstliche Tschechien. Eisenbahnfreunde organisierten am 18. Oktober 2003 einen GmP von Brno (Brünn) nach Vesely nad Moravu (Wessely). Die Dampflok des Depots Brno passiert gerade das Einfahrsignal von Nemotice.*

Foto: Brüggemann



Connex erwägt, für die NOB und den Einsatz im Flex weitere 185 zu beschaffen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Erste Connex-Flexe

● Eine Schaffnerin trug Trauerflor im letzten „FLEX" nach Flensburg, viele Flex-Mitarbeiter machten eine Abschiedsfahrt, auch Flex-Vorstand Michelmann. Der insolvente Zug fuhr am 31. Oktober 2003 zum letzten Mal. Seit dem 1. November befährt die zu Connex gehörende Nord-Ostsee-Bahn (NOB) die Verbindung Hamburg – Padborg. Der Name Flex ist markenrechtlich geschützt. Die NOB zeigte zwar Interesse, den Namen zu kaufen, doch Bela Bergemann von der NOB stellte hierzu fest: „Der Insolvenzverwalter sagte, es gäbe noch andere Interessenten an dem Namen, und wir hatten nur einen bestimmten Betrag dafür geboten". Die NOB fährt jetzt mit dem Namen „Flensburg-Express". Der Volksmund und die Bahnhofsdurchsagen sprechen jedoch weiterhin vom „FLEX". Das große „X" des Interconnex, ist auch im „Flensburg-Express" zu finden. Connex fährt mit zwei eigenen Loks, den 185 515 und 516, die bisher im Interconnex 3 fuhren. Ergänzt werden diese von zwei Siemens-Dispolok-Tauri, die bisher für die Flex AG unterwegs waren. In jedem Zug sind vier Connex-Wagen und ein Flex-Bo eingestellt. Die NOB verfügt über 16 Interconnex-Wagen und vier angemietete Bo-Wagen von Flex. Die Flex AG hatte etwa 50 Wagen hinterlassen. Um eine Lok zu sparen, sollen drei ehemalige Reichsbahn-Bom zu Steuerwagen umgebaut werden. Diese Wagen erhalten dann ein Mehrzweckabteil für Fahrräder und Rollstuhlfahrer. Ein weiterer Connex-Wagen soll ebenfalls noch folgen. An den Flex-Wagen hat Connex kein großes Interesse, Bergemann erläuterte, dass noch nicht klar sei, ob die Spenderwagen für die Steuerwagen Flex-Wagen sein werden. Die Vakuumtoiletten der Connex-Wagen werden im dänischen Padborg bei der DSB entsorgt. Die bei den Fahrgästen beliebten Bistrowagen wollte die NOB nicht behalten. Durch den Zug läuft jetzt Bistro-Personal mit einer Minibar und bedient Fahrgäste am Platz. NOB-Geschäftsführer Klaus Fischer sagte zum Start des Flensburg-Expresses: „Wir haben zwar noch keinen Vertrag für die Stromlieferung mit DB Energie, aber unsere Loks fahren schon. Das machen wir später". Eine Neuerung im Flensburg-Express ist die Möglichkeit der Reservierung. Neuer Streit entbrannte zwischen DBAG und Connex. Die DBAG gewährt den NOB-Mitarbeitern keine Dienstfreifahrt in ihren Zügen und im Gegenzug die NOB auch nicht den DBAG-Mitarbeitern. Derzeit verhandelt die dänische DSB mit der NOB über Freifahrten. Eine für beide Seiten positive Einigung ist in Sicht.



Foto: Volk

***Die Abstellzüge im Umfeld** des Münchner Hbf nach Pasing und Ostbahnhof, die so genannten Teppichklopferzüge, früher wurden tatsächlich die Teppiche in den Abstellbahnhöfen ausgeklopft, gingen vor kurzem von der Baureihe 139 auf die Baureihe 140 über. Der Mietpreis, den DB Cargo für die 140, die keine Widerstandsbremse besitzt, verlangt, ist niedriger.*

ZEITREISE

Foto: Gericke/Archiv Endisch



Die bestens gepflegte 86 1501 räucherte am 26. Mai 1985 vor dem Lokschuppen der Einsatzstelle Annaberg-Buchholz vor sich hin.

1985

Das 86-Eldorado

Im Frühjahr 1986 waren Dampflokomotiven in der Einsatzstelle (Bw) Annaberg-Buchholz noch alltäglich. Der viergleisige Rechteckschuppen war das Herzstück der 1907 eröffneten Lokstation, zu der außerdem ein Verwaltungsgebäude, eine Lokleitung, ein Öllager, ein Kohlebansen, eine Wasserstation und zwei Wasserkräne gehörten. Neben vier Einfahrten besaß der Lokschuppen auf der Rückseite auch vier Ausfahrten, deren Gleise an der 18-Meter-Drehscheibe endeten. Die Deutsche Reichsbahn wandelte die Lokstation 1923 in ein selbstständiges Bahnbetriebswerk (Bw) um. 1931 trafen hier die ersten fabrikneuen 86 ein. Über 60 Jahre sollte diese Baureihe bleiben. Ab 1. Januar 1967 unterstand Annaberg-Buchholz dem Bw Aue. Neun Jahre später endete (vorerst) der Einsatz der 86. Als Museums- und Heizlok verblieb lediglich die 86 001, die aber ab 23. Mai 1982 zur Freude aller Eisenbahnfans wieder Personen- und Güterzüge auf der Strecke Schlettau–Crottendorf bespannte. Am 28. Oktober 1983 übernahm die 86 501 diese Dienste. Erst am 26. Mai 1988 hatte die Baureihe 86 endgültig im Plandienst ausgedient. Lediglich die Museumslok 86 001 blieb ihrer langjährigen Heimat Annaberg-Buchholz treu und wurde von ihren Personalen liebevoll gepflegt. Erst mit der Schließung der Einsatzstelle am 31. Dezember 1993 ging auch diese Ära zu Ende und die Lok musste nach Aue umziehen. 86 001 steht heute im benachbarten Chemnitz-Hilbersdorf; die Anlagen des ehemaligen Bw Annaberg-Buchholz hingegen verfallen.



Mannshohe Birken wuchsen am 22. August 2003 bereits vor dem Lokschuppen in Annaberg-Buchholz. Die Gleisanlagen waren kaum noch zu erkennen.

2003

Foto: Endisch

REGIO

25 Jahre S-Bahn in Stuttgart

● Der S-Bahnzug 423 004 wurde anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des S-Bahnbetriebs im Großraum Stuttgart mit einem großen Logo in Höhe der 1.-Klasse-Abteile und dem Namen aller S-Bahnstationen auf den Seitenwänden versehen. Auf den Türen sind die Logos des „Verband Region Stuttgart" als Besteller der Zugleistung und der DB AG als Erbringer der selbigen. Am 1. Oktober 1978 wurde mit der Inbetriebnahme der ersten drei S-Bahn-Linien von Stuttgart-Schwabstraße nach Plochingen (S1), nach Ludwigsburg (S5) und nach Weil der Stadt (S6) der VVS-Gemeinschaftstarif eingeführt. Ein Fahrschein genügte fortan, um mit den Bussen und Bahnen der Stuttgarter Straßenbahnen AG, den S-Bahnen und Nahverkehrszügen der Deutschen Bundesbahn oder auch den Bussen der Omnibusverkehrsgemeinschaft Bahn/Post (OVG) zu fahren. Die S-Bahn verbindet die Region Stuttgart mit der Landeshauptstadt durchgehend bis Betriebsschluss im 30-Minuten-Takt, auf vielen Abschnitten sogar im 15-Minuten-Takt. Inzwischen sind pro Jahr mehr als 90 Millionen Fahrgäste auf den sechs Linien mit über 177 Kilometern im Raum Stuttgart unterwegs. Das Bw der S-Bahn Stuttgart ist in Plochingen. Von dort aus werden täglich 123 Fahrzeuge auf die Schiene gebracht.



Foto: G. Habermann

Die S-Bahn ist nach 25 Jahren in Stuttgart nicht wegzudenken. Vor vier Jahren kamen die modernen ET 423.

Foto: Lindow



Erste Fahrten der Baureihe 156 *bei der MEG fanden Anfang November statt. Am 4. November 2003 wartet die Lok, die jetzt die Nummer 804 trägt, mit Zug 80432 im Rostocker Seehafen auf die Ausfahrt nach Rüdersdorf. Mit der Fertigstellung der zweiten Lok dieser Baureihe sollen Zementzugleistungen nach Rostock als erste dauerhaft von der 156 übernommen werden.*

LUXEMBURG

Parkgebühren bescheren der Bahn Fahrgäste

● Gebührenerhebungen kommen nur selten dem Verbraucher und dem öffentlichen Transport zugute. Doch die in der Hauptstadt des Großherzogtums Luxemburg eingeführten Parkgebühren, welche insbesondere bei Berufspendlern zu Mehrausgaben bis zu 100 Euro und mehr pro Monat führen können, haben Bahn und Bus viele Neukunden zugeführt. Die luxemburgische Bahngesellschaft CFL entschloss sich sogar, auf einer stillgelegten Grenzstrecke zum lothringischen Nachbarort Volmerange les mines Gleise neu zu verlegen und mit einem großen Park-and-Ride-Platz zu versehen. So können französische Berufspendler, welche als Grenzgänger in Luxemburg arbeiten, ihr Auto unmittelbar an der französischen Grenze stehen lassen und mit dem Zug weiter nach Stadt Luxemburg fahren. In Anbetracht der aktuellen Fahrscheinpreise der CFL kann ein Grenzgänger bald viel Geld sparen.

Foto: Witry

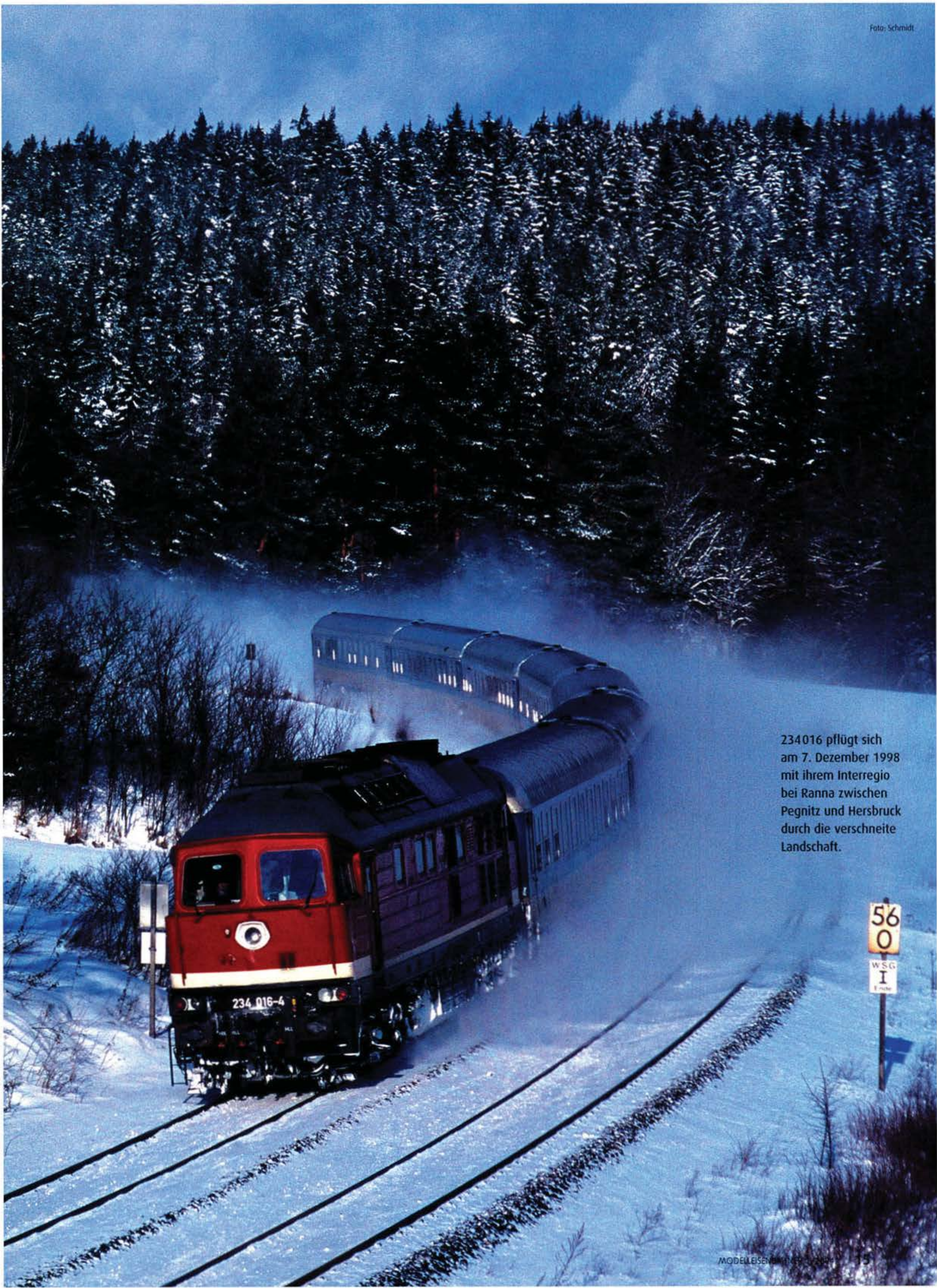


Bisher führte die vor allem von Triebwagen der CFL-Serie 250 und Güterzügen des Düdelinger Walzwerkes befahrene Strecke nur bis zum Stahlwerk und den beiden Bahnhöfen der luxemburgischen Grenzstadt Düdelingen. Demnächst wird die Strecke wieder über die französische Grenze geführt.

Zwang zur Reform führt zu Deutschlands größter Unternehmenssanierung

Der lange Weg zur Börsenbahn

Vor zehn Jahren ging die private Deutsche Bahn AG an den Start. Schluss mit der alten Beamten-Bummel-Bahn, in Zukunft würden die Züge beinahe durch das Land fliegen, so hofften nicht nur Politiker. Doch ganz so schnell scheint es nicht zu gehen. Schon die Geburt der AG erwies sich als kompliziert. →



234016 pflügt sich am 7. Dezember 1998 mit ihrem Interregio bei Ranna zwischen Pegnitz und Hersbruck durch die verschneite Landschaft.



Eingekeilt zwischen zwei reinen DBAG-Loks, der hochmodernen Baureihe 189 und dem Erfolgsmodell BR 185, ist 143842. Die Ex-DR-Lok ist bei der DB AG im Nahverkehr unverzichtbar.

Beschauliche Bundesbahn-Zeit: Am 21. Januar 1986 hat 212294 bei Steinhelle wenig Mühe mit ihrem Zwei-Wagen-Zug. Der westdeutsche Nahverkehr lag Mitte der 80er-Jahre ziemlich am Boden.


Foto: Henschel

Die Deutsche Bundesbahn stand Ende der 80er-Jahre kurz vor dem Kollaps. Im Jahr 1989 wuchs der Schuldenberg auf 50 Milliarden D-Mark, der jährliche Verlust betrug etwa 4 Milliarden Mark und die Bundeszuschüsse beliefen sich auf über 13 Milliarden Mark. Würde sich nichts am bestehenden System ändern, prognostizierte man für das Jahr 1996 einen Schuldenberg von 80 Milliarden Mark.

Die DB litt an vielen Krankheiten, die wichtigste Malaise war jedoch die Abwanderung der Verkehrsströme auf die Straße. Der Bundesbürger wurde in den vergangenen drei Jahrzehnten zum Automobilisten, Deutschland war Autoland. Jeder sechste Arbeitsplatz hing zumindest indirekt von der Kfz-Industrie ab. Die Bedeutung der Bahn im Personenverkehr sank immer mehr, ihr Angebot war nicht mehr attraktiv. Im Zeitraum von 1960 bis 1992 flossen 450 Milliarden Mark in den Ausbau der Fernstraßen und 56 Milliarden ins Schienennetz.

Ziel der unabhängigen Kommission Deutsche Bundesbahn, in der Vertreter aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und der Arbeitnehmer saßen, war es, eine Zukunft für das Verkehrssystem Schiene zu suchen, in der zumindest eine Beherrschbarkeit der staatlichen Alimentation gewährleistet werden könnte. Zum Vorsitzenden der Kommission berief der neue Verkehrsminister Friedrich Zimmermann, ehemaliger Innenminister, Dr. Günther Saßmannshausen, der sich als Sanierer des Preussag-Konzerns profiliert hatte. Seit Bestehen der Bundesbahn war dies der 17. Versuch, die Beamten- →


Foto: Schmidt

Jürgen Warnke (bis April 1989), Friedrich Zimmermann (bis Dezember 1990), Günther Krause (bis Mai 1993), Matthias Wissmann (bis Oktober 1998), Franz Müntefering (bis September 1999), Reinhard Klimmt (bis November 2000), Kurt Bodewig (bis Oktober 2002) Manfred Stolpe (bis ?): Acht Verkehrsminister haben an der Bahnreform mitgestrickt, seit Jürgen Warnke, der zuvor passenderweise acht Jahre das Entwicklungshilfeministerium leitete, am 1. Februar 1989 die Einsetzung einer unabhängigen Regierungskommission, die gab es damals auch schon, zur Untersuchung der Bahnzukunft beschloss. Hand aufs Herz, hätten Sie noch alle acht aufzählen können? Der erste Verkehrsminister der BRD, Hans-Christoph Seebohm, war übrigens von September 1949 bis November 1966 im Amt!


Foto: Schmidt

Mit bis zu 300 km/h rasen die ICE-3-Züge zwischen Köln und Frankfurt. Kinderkrankheiten der Triebzüge und enorme Baukosten für die Strecke brachten der DBAG viel Kritik.

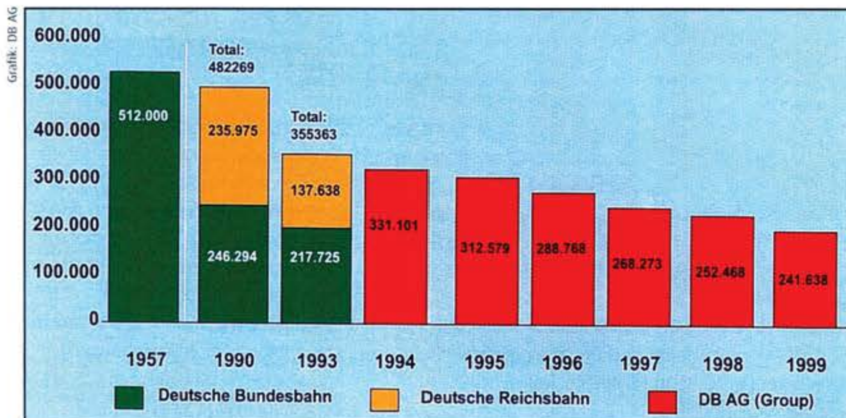
bahn mehr oder weniger grundlegend zu reformieren.

November 1989: Deutschland taumelt im Vereinigungsglück. Die nächsten Monate werden die Weichen zur Wiedervereinigung gestellt, die in einem Zeitraum von nur elf Monaten vollzogen wird. Den Kommissionsmitgliedern dürften graue Haare gewachsen sein. Saßmannshausen und seine Mitstreiter hatten jetzt noch die Deutsche Reichsbahn an den Hacken, die auch nicht gerade durch Modernität und eine schlanke Mitarbeiterstruktur glänzte. Der Investitionsbedarf, um die DR auf das Niveau der DB zu hieven, wurde auf 100 Milliarden Mark geschätzt. Beide Bahnen zu-



Foto: Künzel/MEB-Archiv

Auch mehrere dampfbetriebene Schmalspurbahnen schafften die Aufnahme in die DBAG. Erst ein Unwetter im August 2002 beendete vorläufig den Betrieb auf der Weißeritztalbahn.



Grafik: DB AG

Seit 1990 hat sich die Zahl der Eisenbahner halbiert. Dennoch ist die Bahn noch immer einer der größten Arbeitgeber Deutschlands.



Foto: Schmidt

Die Verschlankung der DBAG hatte viele Opfer. Die Mitarbeiter des DB-Werkes Opladen scheuten auch nicht vor einem Hungerstreik zur Rettung ihrer Arbeitsplätze zurück.

sammen hatten 1990 einen Personalbestand von 482269 Mitarbeitern.

Im Sommer 1991 legte die Kommission ein Eckwertepapier vor, das reichlich Zündstoff enthielt und mit vielen Traditionen brach. Für die Regierung Kohl nahm übrigens der neue Verkehrsminister Günther Krause das Papier entgegen. Der Kernvorschlag, um eine Überlebensfähigkeit der Schiene gewährleisten zu können, war die Gründung einer Deutschen Eisenbahn Aktiengesellschaft (DEAG), in der DB und DR aufgehen sollen. Diese AG sollte sich dann künftig um wettbewerblich lukrative Geschäftsfelder kümmern, und hoheitliche Aufgaben sollten nicht mehr das unternehmerische Risiko der neuen Bahn belasten. Der Bund übernimmt die Altschulden der DB und trägt die dringend notwendigen Modernisierungsinvestitionen bei der DR. Für die bisherigen Mitarbeiter



Die Privatisierung der deutschen Eisenbahnen erforderte das Aufbrechen von vielen alten Tabus

der DR und DB, und das betrifft vor allem die 130000 Beamten der Bundesbahn, sollte der Übergang in die AG ohne Nachteile erfolgen.

Im Abschlussbericht, den Saßmannshausen am 19. Dezember 1991 der Bundesregierung übergab, stand: „Ohne grundlegende Sanierung besteht für die deutschen Eisenbahnen keinerlei Hoffnung auf eine Stabilisierung. In den nächsten zehn Jahren werden bei beiden Bahnen Verluste von rund 266 Milliarden Mark auflaufen. Der sich insgesamt für den Bund in dieser Zeit ergebende Finanzbedarf droht einen Betrag von 400 Milliarden Mark zu übersteigen." Dies sei nur eine vorsichtige Schätzung mit der Möglichkeit zur Entwicklung zum noch Schlechteren, da die Bahnen nicht auf die Wiedervereinigung, die Öffnung des EG-Marktes und Osteuropas vorbereitet seien.

Angesichts der desaströsen Prognose hatten damals auch die Besitzstandswahrer einen schlechten Stand. Mit den Bahnen musste einfach etwas geschehen.

Hinter der Idee der Umwandlung in eine bundeseigene Aktiengesellschaft steht zuvorderst die Option, die Bahn nach kaufmännischen Grundsätzen führen zu können. Sie sollte mehr unternehmerische Unabhängigkeit erhalten und berichtspflichtig werden. Die politische Einflussnahme, die auf eine Behörde um vieles leichter ist, sollte künftig der Vergangenheit angehören oder doch zumindest entscheidend zurückgedrängt werden. Es war eine Aufspaltung in drei Sparten vorgesehen: Personenverkehr, Güterverkehr und Fahrweg. Personen- und Güterverkehr sollten sich in Zukunft mit der Konkurrenz Dritter messen müssen. Einer der wichtigsten Punkte unter den Reformvorschlägen war die Regionalisierung. Dort, wo die Bahn im Rahmen der Daseinsvorsorge gemeinwirtschaftliche Aufgaben im Nahverkehr erfüllt, hat künftig der Bund die Defizite zu übernehmen. Dafür soll er den Ländern die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stellen.

Der monetäre Druck, der auf der Eisenbahn lastete, schien es zu ermöglichen, dass der 17. Reformversuch tatsächlich gelingen könnte. Auf der Brücke des schwerfälligen Dampfers DB/DR stand Anfang der 90er-Jahre Heinz Dürr, der seine Managerqualitäten bei der AEG und Daimler-Benz er- →



Foto: Schmidt

Die Wende ist bereits vollzogen, von der DB AG spricht jedoch noch niemand. Am 30. Juni 1990 herrscht in Herlasgrün noch der geschäftige DR-Alltag.

Foto: Koch



1988 führte die DB den Interregio ein. Der DB AG waren die eigenwirtschaftlichen Fernzüge stets lästig.



Festakt aus der Vogelperspektive

10. Januar 1994, damaliger Berliner Hauptbahnhof: Abgeschirmt von der Öffentlichkeit übergibt Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann die Gründungsurkunde der DB AG an Bahnchef Heinz Dürr. Lediglich geladene Gäste, die Presse und anstandshalber auch eine Handvoll Eisenbahner in ihrer neu-



Foto: Heinrich

Die DB AG schottet sich gegen die künftigen Kunden ab: 10. Januar 1994, Berlin Hauptbahnhof.

en Uniform nehmen an dem feierlichen Akt des Zusammenschlusses beider Bahnverwaltungen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG auf dem Bahnsteig 1 teil. Der Ort ist gut gewählt: Absperrband und Bundesgrenzschutz-Beamte verhindern schon am Treppenzugang das Vordringen ungebetener Zaungäste. Unauffällige Herren in Zivil beobachten die Szene. Bleibt nur der Bahnsteig 2, wo sich an diesem Vormittag eine große Zahl Schaulustiger eingefunden hat. Als gegen 11.30 Uhr die 229188 des Bw Pankow mit drei neuen Doppelstock-Umbauwagen der Gattung DBuz, den allerersten Reisezugwagen mit dem DB-Logo, auf Gleis 2 zum Halten kommt, ahnt noch niemand Böses. Erst als die 229 abgekuppelt wird und solo davonfährt, wird klar: Da steht nun eigens eine Sichtblende. Empörung macht sich breit. Die Szene wird sich übrigens am selben Ort, nun allerdings wieder dem Ostbahnhof, freilich überwiegend mit anderen Akteuren am 15. September 1998 anlässlich der Eröffnung der ICE-Neubaustrecke von Berlin nach Hannover wiederholen. Während nun am Spätvormittag des 10. Januar 1994 auf Bahnsteig 1 alles nach Protokoll läuft, gelten dem Unternehmen Zukunft vom Bahnsteig gegenüber die ersten Flüche. Einzige Möglichkeit, überhaupt noch einen Blick auf die Gründungsveranstaltung und die erwarteten Festzüge, den ICE und die 18201 mit dem Zwickauer Traditionszug, zu werfen, bietet ein Platz auf dem Querträger des Hallendachs. Wovon allerdings die wenigen Wagemutigen umgehend entfernt werden. Erst bei der gemeinsamen Einfahrt beider Garnituren punkt 12 Uhr gelingt die Erstürmung des Querträgers. Der Gründungsakt aus der Vogelperspektive hat auch seinen Reiz. *rh/hc*

warb und nun die Privatisierung steuern sollte. Ausgehend von den Kommissionsvorschlägen beginnt das Gesetzgebungsverfahren zur Privatisierung der Eisenbahn und die Zeit drängt; die Deutsche Reichsbahn hatte es bis Ende 1992 innerhalb von zwei Jahren bereits auf einen Schuldenstand von 9,3 Milliarden Mark gebracht. Es folgten zwei Jahre mit Streit und Verhandlungen, bis am 17. Dezember 1993 der Bundesrat als letzter den notwendigen Grundgesetzänderungen zustimmte, zwei Wochen bevor die große Reform in Kraft treten sollte.

Nachdem sich anfangs vor allem Finanzminister Theo Weigel quer legte, der die zusätzlichen Belastungen für seinen Haushalt fürchtete, waren es später die Länder, deren Zustimmung unverzichtbar war, die gegen den ersten Gesetzentwurf mobil machten. Für die geplante Regionalisierung des Nahverkehrs fanden sie in den vorgelegten Entwürfen keine ausreichende Finanzausstattung und drohten, das Vorhaben zu kippen. Mancher Landeschef befürchtete zu Recht, der Bund wolle sich auf Kosten der Länder eines Problems entledigen. Zu den rebellierenden Ministerpräsidenten gehörten auch Erwin Teufel und Edmund Stoiber. Gerade in einem Flächenland wie Bayern ist der SPNV zwangsläufig defizitär. Erst ein Gipfeltreffen im Kanzleramt am 30. November 1993 konnte die letzten Hürden aus dem Weg räumen. Den Bundesländern wurden für die künftigen Aufgaben im Nahverkehr grundgesetzlich garantierte Einnahmen aus der Mineralölsteuer zugesichert, die Bahnreform war gerettet. Verkehrsminister Krause war übrigens Mitte des Jahres über eine Putzfrauenaffäre gestolpert und inzwischen durch Matthias Wissmann ersetzt worden.

Seit dem 1. Januar 1994 existiert die Deutsche Bahn AG (siehe Kasten). Die erste Stufe der Bahnreform trat in Kraft. Neben der Gründung der AG hatte die Bahnreform jedoch auch einige allgemeine Ziele: Das Projekt sollte eine umweltgerechte Mobilität sichern und eine stärkere Beteiligung der Schiene am zu erwartenden Verkehrswachstum ge- →

Foto: Schmidt



Auch die eigene Geschichte fand ihren Platz unter dem Dach der Holding. Für DB Museum ist eine stattliche Zahl von Dampflokomotiven unterwegs. 01 1066 dampft am 3. Juli 1999 bei Brohl für die AG.

Mit dem Start der DBAG konnte auch die Fahrzeugindustrie aufatmen. Seit 1994 wurden enorme Summen in die Modernisierung des Fahrzeugparks gesteckt. Zur Expo 2000 erhielt Hannover eine S-Bahn und die DBAG 40 Triebzüge der Baureihe 424.

währleisten. Die Reform sollte es der Bahn ermöglichen, auf Augenhöhe mit anderen Verkehrsträgern zu konkurrieren, als DB AG. Nichtzuletzt sollte die Eisenbahn finanziell saniert werden und der Bund künftig vor unüberschaubaren Belastungen bewahrt bleiben.

Die erste Stufe der Bahnreform führte zur Zusammenlegung der nun ehemaligen Deutschen Bundes- und Reichsbahn unter dem Dach der neuen DB AG, die am 5. Januar 1994 unter der Nummer 50000 in das Berliner Handelsregister eingetragen wurde. Das Stammkapital der neuen AG betrug 4,2 Milliarden Mark. Gleichzeitig wurde eine staatliche Kontrollinstanz, das Eisenbahnbundesamt (EBA), aus der Taufe gehoben, das „Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland" wurde. Der verbliebene Rest der Staatsbahnen wie etwa die Schulden- und Personalverwaltung sowie die Grundstücksverwertung fielen unter die Rubrik Bundeseisenbahnvermögen, genauer Restsondervermögen.

1. Januar 1994: Mit über 300000 Mitarbeiten beginnt bei der DBAG eine neue Zeitrechnung

Der große Gewinn der Bahnreform war eine klarere Regelung der Zuständigkeiten. Mit Inkrafttreten der Gesetze konnte der Bund der DB AG das Handeln nicht mehr vorschreiben. Er war weiter verpflichtet, die DR auf eigene Kosten auf das Produktivitätsniveau der DB zu bringen und bis zum Zeitpunkt des Erreichens die Mehrbelastungen der DB AG zu übernehmen. Vor allem die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn spürten bereits seit 1990, wie man sich die Produktivitätssteigerung der DB AG vorstellte: Stellenabbau. Zwischen 1990 und 1993 fielen bei der DR bereits rund 100000 Stellen weg. Grund war auch ein gewaltiger Einbruch bei den Transportleistungen. Die DB AG begann mit 331000 Mitarbeitern. Bis zur zweiten Stufe der Bahnreform, die am 1. Januar 1999 wirksam wurde, baute der Konzern weitere 90000 Arbeitsplätze ab.

Der nächste bedeutende Schritt des gewaltigen Unternehmensumbaus war



Foto: Brüggemann

Am 16. Juni 2002 steht in Chemnitz 612 605 abfahrbereit nach Leipzig. Demnächst könnte es dem Tw passieren, dass er in Fernverkehrslackierung als Ersatz für die gescheiterte BR 605 verkehrt.



Foto: Haucke

Der Frankfurter Teil der Konzernzentrale regelt überwiegend das operative Geschäft. Am Potsdamer Platz in Berlin wird die Politik des Konzerns festgelegt.



Foto: Romann



Nicht nur neue Fahrzeuge prägen das gewandelte Bild der DBAG. Auch viele Bahnhöfe wie Darmstadt wurden gründlich aufgemöbelt.

die Regionalisierung des Schienennahverkehrs, die am 1. Januar 1996 wirksam wurde.

Inzwischen ist auch die zweite Stufe der Bahnreform in Kraft und fünf Einzelaktiengesellschaften, Reise & Touristik AG, Regio AG, Cargo AG, Netz AG und Station & Service AG haben sich unter dem Dach der DBAG-Holding zusammengefunden. Die Regierung hat 1998 auch gewechselt und es geschafft, in fünf Jahren vier Verkehrsminister zu verschleißen – politische Rahmenbedingungen, die das Unternehmen Bahnreform nicht immer vereinfachten. Das Verantwortungsbewusstsein für das Bundesunternehmen lässt immer dann zu wünschen übrig, wenn es unbequem wird. Bei aller berechtigten Kritik an der DBAG muss man zudem berücksichtigen, dass es für einen derartigen Unternehmensumbau keine Erfahrungswerte gab. Ob eine Sanierung der alten Beamtenbahn heute eine erfreulichere Bahnlandschaft hervorgebracht hätte, kann niemand beweisen.

(wird fortgesetzt) *Stefan Alkofer*

Foto: Koch

DR- und sogar noch DRG-Atmosphäre: Am 27. Dezember 2000 wartet der aus Templin gekommene 772 143 in Alt-Hüttendorf den Gegenzug ab.

Dort, wo die Dampfloks sich bereits früh verabschiedeten, erfährt die größte Dampflok Europas, 241 A 65, eine ganz besondere Zuneigung.



Club 241 A 65: Roger Häusermann, Emil Stalder, Daniel Egger, Annemarie Häusermann, Werner Gloor, Therese Gugelmann, Vreni Holliger, Dieter Holliger, Paul Gerber, Walter Rytter (v.l.).

Suisse Mountaineers

Bellinzona, 8. Januar 2002, Zeit 5.30 Uhr: Der Wecker schrillt laut und unerbittlich! Einer nach dem anderen winden sie sich mühsam aus dem warmen Schlafsack, verlassen ihr Kajütenbett Richtung Dusche: Dieter, Emil, Werner, ... Leben kommt auf im blauen Mannschaftswagen des Vereins „241 A 65". Schon klopft es an der Außentüre: Fünf Dampflok-Spezialisten aus Meiningen begehren Einlass. Im Essraum ist Verena, die gute Fee der Mannschaft, bereits am Hantieren mit der Kaffeemaschine, kredenzt Brot, Butter, Käse und Konfitüre für ein stärkendes Frühstück.

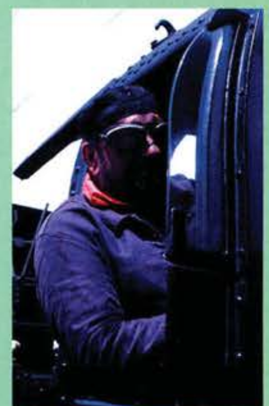
Denn um 6.30 Uhr soll's losgehen, den ganzen langen Tag. Nur drei kleine Pausen sind eingeplant. Genau um diese Zeit stehen zwei große Lkw aus Meiningen mit sämtlichen Achsen der 241 A 65 vor dem Industriewerk der SBB, bereit zum Ausladen. Ungeduldig wartet die am Kranhaken hängende, größte noch betriebsfähige Dampflok Europas auf ihre Beine!

Was war passiert? Man schrieb den 7. September 2002, als der Verein 241 A 65, eingeladen zum Bahnhoffest Luino, von Burgdorf aus hoffnungsvoll nach Italien abdampfte. Der Zug war voll, die Erwartungen der Fahrgäste und der Dampflokcrew waren groß. In Aarau stellte man ein warmes Achslager fest. Weitere sorgten in Erstfeld am Fuße der Gotthard-Steigung für sorgenvolle Stirnfalten. Was tun? Dampflok stehen lassen? Den Zug nur mit der Ae 4/7, welche eigens für den Vorspann über den Gotthard von Mendrisio nach Erstfeld kam, weiter fahren lassen? Das würde man in Luino kaum verzeihen! Man entschied sich für die Weiterfahrt mit einer reduzierten Geschwindigkeit von nur 50 km/h und zusätzlichen Sicherheitshalten. Mit riesiger Verspätung und Besorgnis erregenden Achsen traf man schließlich in Luino ein. Der Besucherzustrom am Fest war enorm, die Freude gewaltig und die Belagerung der Dampflok konstant.

Aus Sicherheitsgründen entschloss man sich, die Lok vor-



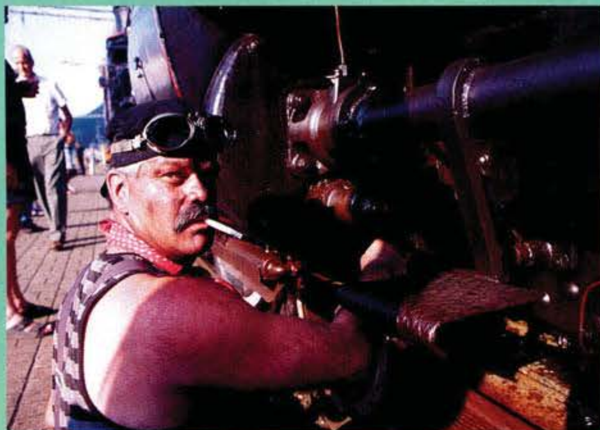
Bei stimmungsvollem Abendlicht zeigt die akribisch gepflegte 241 A 65 ihre imposante Eleganz.



Lokführer Gilbert Guggenberg steuert seinen 200-Tonnen-Giganten am 13. Mai 2000 bei Yvonnand.



Am 21. August 1999 ist die gewichtige Französin auf „Tour de Romandie" und verlässt gerade den Tunnel bei Buckten.



Außergewöhnliche Lok verlangt außergewöhnliche Typen: Dieter Holliger gehört dazu. Seine Leidenschaft ist eine Französin.



Auf dem Weg von Biel nach Zollikofen muss Emil Stadler fleißig Kohle schaufeln. 1,5 Tonnen pro Stunde schluckt 241 A 65.

erst in Bellinzona abzustellen. Die Rückkehr nach Burgdorf wäre nicht zu verantworten gewesen! Befund: Sämtliche Achs- und Stangenlager angefressen, Lok nicht mehr fahrtauglich. Warum das? Drei unabhängige Labor-Analysen kamen zum gleichen Ergebnis: Das vor der Luino-Fahrt nachbestellte und gelieferte Öl war, für die Lokcrew nicht feststellbar, leider anderer Sorte, vertrug sich nicht mit dem bisher verwendeten. Eine chemische Reaktion entstand und zerstörte das Weißmetal der Lagerschalen.

Als am 3. Mai 2003 Lokführer Daniel Egger den Regler zur großen Dreiseen-Rundfahrt öffnete, da war die Welt wieder in Ordnung - für den Verein und für die Gästeschar im ausgebuchten Zug. Die Fahrt verlief problemlos und pünktlich. Das ist nicht selbstverständlich, denn die Arbeit auf dem

Die Französin verlangt reichlich Fingerspitzengefühl

Dampfkoloss ist anspruchsvoll.

Die Vierzylinder-Verbundtriebwerke der Bauart de Glehn richtig zu bedienen, erfordert vom Lokführer einiges Geschick. Ein typisches Anfahrmanöver geht in etwa so vor sich: Die Steuerung wird voll ausgelegt und der Niederdruckregler geöffnet, so dass alle Zylinder in „Vierling Frischdampf" versorgt werden. Der Hochdruckregler bleibt noch geschlossen. Nach Erreichen einer Geschwindigkeit von zirka 20 km/h wird der Niederdruckregler geschlossen und manuell auf Verbund umgestellt. Langsam wird nun der Hochdruckregler geöffnet und die Hochdruck-Steuerung schrittweise eingezogen und mit steigender Geschwindigkeit angepasst. Auch die Niederdruck-Steuerung wird nun mit zunehmender Geschwindigkeit schrittweise angepasst. Es braucht jetzt das feine Gehör und die geschickte Hand des Lokführers, um Hoch- und Niederdruck-Steuerungen, bar jeder Automatik, gegenseitig auf einen optimalen Lauf einzustellen. Das ganze Prozedere ist natürlich abhängig vom Zuggewicht, der Topografie und dem Schienenzustand. Die äußeren Hochdruckzylinder arbeiten auf die zweite, die innenliegenden Niederdruckzylinder auf die erste Triebachse.

Auch dem Heizer wird reichlich Können und Schweiß abverlangt, wie Dieter Holliger, auch sonst treibende Kraft im Verein, aus eigener Erfahrung zu berichten weiß. Meistens helfen sich heute zwei Mann beim Schaufeln der durchschnittlich rund 1,5 Tonnen Kohle pro Betriebsstunde. Auf Grund der Rostbauart und der Verbrennungskammer der Feuerbüchse ist eine sehr flache Befeuerung notwendig. Zuviel Kohle auf dem 4,4 Quadratmeter großen Rost würde die Feueranfachung vermindern und den Kesseldruck rasch absinken lassen, was wiederum einen höheren Wasser- und Kohleverbrauch zur Folge hätte. Dass die

Technische Daten

- Baujahr: 1931
- Erbauer: Cie de Fives Lille
- Fabrik Nr.: 4714
- Achsfolge: 2-4-1 (Mountain), 2 Lauf-,4 Treib-, 1 Laufachse (2'D 1' h4v)
- Kesseldruck: 18 bar
- Rostfläche: 4,43 m^2
- Zylinderdurchmesser: 425/660 mm
- Kolbenhub: 720 mm
- Treibrad-Durchmesser: 1950 mm
- Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h
- Länge Lok + Tender: 25,96 m
- Dienstgewicht Lok + Tender: 200 t
- Kohle im Tender: 9 t
- Wasser im Tender: 35 m^3



Ausfahrt mit neuen Beinen: 241 A 65 in voller Pracht passiert bei einer Rundfahrt am 3. Mai 2003 Schafis.



Das Einachsen einer Dampflok ist Präzisionsarbeit. Gut, wenn man dafür Spezialisten hat.



Gruppenfoto nach getaner Arbeit. Die Truppe aus dem Dampflokwerk Meiningen hat in Bellinzona ganze Arbeit geleistet.

Lok heute überhaupt wieder Lebenszeichen von sich gibt, ist einem Berner Unternehmer zu verdanken, der sie 1989 käuflich erwarb und später in Meiningen aufarbeiten ließ.

Werfen wir einen kurzen Blick auf das bewegte Leben der alten Dame: Der Prototyp einer „Mountain"-Dampflok wurde vom Zentralbüro der französischen Ostbahn „EST" in Paris konstruiert, durch die eigene Werkstatt in Epernay gebaut und am 17. Januar 1925 abgeliefert. Als Folge wurden in den Jahren 1931 bis 1934 eine Serie von 40 Maschinen an die EST und weitere 49 Einheiten an die damalige Staatsbahn ETAT abgeliefert, erbaut durch die Lokomotivfabriken Cie de Fives in Lille und Cail in Denain. 1938 übernahm die neu gegründete staatliche SNCF alle 90 Mountain-Maschinen unter der Bezeichnung 241 A (2'D 1'). Das A steht für Ostbahnbauart. Alle 241 A wurden Mitte der 60er-Jahre aus dem Verkehr gezogen.

Die 241 A 65 wurde am 16. August 1931 von der Cie de Fives in Lille unter der Fabriknummer 4714 gebaut und als 241-001 bei der ETAT eingestellt. Vom Depot Batignolles aus verkehrte sie hauptsächlich auf der Linie Cherbourg – Le Havre. Nach der Übernahme durch die SNCF erhielt sie die Betriebsnummer „3 – 241 A 1". Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Mountain von der Deutschen Reichsbahn requiriert und unter anderem auf der Linie Bebra – Leipzig eingesetzt. Ab 1946 war sie vorerst wieder im französischen Depot von Le Mans anzutreffen und ein Jahr später im Depot Chaumont, wo sie die Nummer „1 - 241 A 301" erhielt sowie ab 1950 die heutige Bezeichnung 241 A 65.

Am 23. Juli 1965 ausgemustert, stand die Maschine noch als Heizlok zur Verfügung, bis sie 1968 von Armin Glaser erworben und in die Schweiz überführt wurde. Unter Mithilfe der SBB wurde der große Brocken äußerlich aufgeputzt und 1978 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. 1982 übernahm Oswald Steam in Samstagern die 241 A 65, veräußerte sie aber bereits 1989 an den „Club 241 A", welcher sie zum Vapeur Val-de-Travers (VVT) überführen ließ. Nach der Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen wurde am 1. September 1997 nach 32 Jahren in der Feuerbüchse erstmals wieder eingeheizt, die Maschine im November in Deutschland der Öffentlichkeit vorgestellt und auf Sonderfahrten wurden über 5000 km zurückgelegt.

Am 21. Februar 1998 kehrte der Schienengigant in die Schweiz zurück und wurde zunächst in Haltingen und später in Pratteln stationiert. Trans-Continental-Museum-Club und Trans-Continental-Dampf-Reisen betrieben die Lok, bis sie vom neu gegründeten „Verein 241 A 65" übernommen und am 20. April 2000 nach Burgdorf ins Lokdepot des Regionalverkehrs Mittelland (RM) überführt wurde. Heute ist die 241 A 65 Eigentum des gleichnamigen Vereins, einer kleinen, verschworenen Gruppe, die sich mit viel Enthusiasmus um die gewichtige Veteranin kümmert. In unregelmäßigen Abständen ist „le boeuf", „der Ochse", wie dieser Loktyp auch genannt wird, auf Fahrten durch die Schweiz zu bewundern.

Armin Schmutz/al



Fotos: Armin Schmutz

Am Kran hängen über 100 Tonnen. Die in Meiningen präparierten Achsen stehen schon bereit.

Schnee- und eisbedeckt sind in Stützengrün nicht nur Bäume, Wege, Häuser und Überlandleitungen.

Winterdampf mit der Viere K im weihnachtlichen Erzgebirge



Durchs winterliche Weiß dampft 99 582 bei Neulehn und sorgt dabei für den wirkungsvollen Kontrast.

Kein böses Omen: Fünf vor zwölf erreicht schnaufend die Preßnitztaler 99 1542 die Station Schmalzgrube.



Unweit von Schönheide durchprustet die Meyer-Lok die geradezu märchenhafte Winterlandschaft.

Schwarz auf Weiß

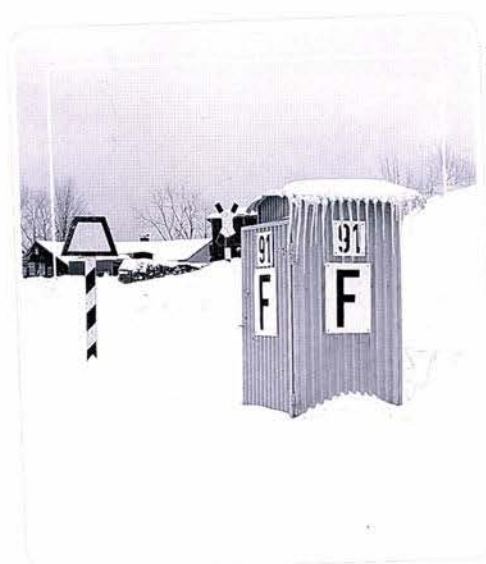
Eine erzgebirglerische Weihnacht ohne IV K? Sie gehört dazu wie Schnee und Räuchermännchen.

Eis und Schnee bedecken die Berge und Täler des Erzgebirges. Die Bäche und Flüsse sind zugefroren. Auf den Straßen herrscht kaum Verkehr. Plötzlich zerreißt ein schriller Pfiff die Stille. Nun ist auch schon aus der Ferne das Schnaufen einer IV K zu hören. Es steigert sich zum lautstarken Röcheln, das alsbald das ganze Tal erfüllt. Eine riesige, fast weiße Dampfwolke hüllt die Meyer-Lok mit ihren fünf Wägelchen auf schmaler Spur ein.

Generationen von Erzgebirglern haben so die heimatliche Winter-Weihnachtszeit erlebt. Und nicht wenige hielten ihre Eindrücke in stimmungsvollen Schwarz-Weiß-Fotos fest. „Das waren noch Zeiten", schwärmen jene, zu deren Alltag die Bimmelbahn einfach dazugehörte.

Immerhin, dank rühriger Eisenbahnfreunde macht die Viere K inzwischen nicht nur auf der Fichtelbergbahn Winterdampf: Im Preßnitztal bauten die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn und rund um Schönheide der Museumsbahnverein Schönheide/Carlsfeld Teile der Schmalspurnetze wieder auf.

Ach, übrigens: Die Schwarz-Weiß-Aufnahmen dieser Doppelseite entstanden mitnichten vor Jahrzehnten, sondern sämtlich im Winter 2002/03! *Dirk Endisch/hc*



Fotos: Endisch

Im Wintergewand zeigt sich selbstverständlich auch die Schönheider Fernsprechbude.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Ex-Offenbacher

***Betrifft:** „Bundesbahn-Tramper", Heft 11/2003*

Die Aufnahme der Bremerhavener Straßenbahn zeigt einen ehemaligen Zug der Stadt Offenbach/Main. Offenbach hatte drei Großraumzüge von Düwag gekauft und diese nach Einstellung des Straßenbahnbetriebes verkauft. Auch Frankfurt hätte diese Wagen gerne übernommen, hätte sie allerdings umrüsten müssen, weil die Offenbacher Straßenbahnen nicht mit Siemens-Komponenten, sondern mit Kiepe-Ausrüstung ausgestattet waren. Frankfurt wollte dann aber viel weniger bezahlen. In Offenbach hatten die Motorwagen die Nummern 011 bis 013. Einst gab es in Offenbach vier Linien: 16, 26, 27 und 28, später nur noch drei: 27, 16 und 4. Die beiden letzteren wurden gemeinsam mit Frankfurt betrieben.

Karl Hartmann, 65931 Frankfurt



Foto: Hartmann

Offenbacher Straßenbahn: Triebwagen 013 steht an der Haltestelle Alter Friedhof auf der Linie 16 nach Frankfurt am Main.

Alter Unbekannter

***Betrifft:** „Das Tor zum Westen", Heft 12/2003*

Mit großem Interesse lese ich gerade Ihren sehr guten Bericht über den Interzonenverkehr. Auf dem Helmstedter Foto von Seite 22 entdecke ich einen alten Bekannten wieder, den ich mehrmals im Norden der DDR gesehen habe, von dem ich aber nicht wusste, dass er sogar im Interzonenverkehr eingesetzt war. Ich vermute, dass es sich um einen ehemaligen Belgier oder Franzosen handelte. Typisch für den Wagen waren seine ovalen Fenster.

Knut Frenzel, E-Mail

Maß der Dinge

***Betrifft:** Standpunkt „Der Jäger und Sammler in uns", Heft 11/2003; „Leckerli", Heft 12/2003*

Sehr erfreut nehme ich Kenntnis von der Wiederkehr der Firma Ade. Ich wünsche Herrn Ade, dass er sich im Haifischbecken der H0-Hersteller behaupten kann. Ade-Wagen werden oft als das Maß der Dinge angesehen und das ist berechtigt. Dennoch muss ich in zwei Punkten Kritik an den bei mir vorhandenen zirka 30 Wagen dieses Herstellers üben. 1. Die Kulissenführung für die Kurzkupplung ist nicht das Gelbe vom Ei. Sie ist schlicht hakelig, die Wagen neigen zum Entgleisen. 2. Bei der Kücheneinrichtung eines Speisewagens waren unter anderem Besteckkasten und die winzige Nachbildung eines Schwenkhahns auf der Spüle zu platzieren. Die Milchglasimitation der Küchenfenster bedeutet aber, dass die Kücheneinrichtung nach Endmontage des Wagens nicht mehr sichtbar ist.

Peter Drüen, 13465 Berlin

Falsche Seite

***Betrifft:** „Gruß aus Köln", Heft 11/2003*

Der Artikel hat mir eigentlich sehr gut gefallen, das Bildmaterial war mir zum Teil unbekannt. Die linke Rheinseite als „schäl Sick" zu bezeichnen, dürfte in einer Altstadtkneipe nachteilige Folgen haben. Richtig muss das heißen „rechte Rheinseite". Im Übrigen ist die Kölner Hohenzollernbrücke heute – meines Wissens seit 1989 – sechsgleisig befahrbar.

Ullrich Scheler, E-Mail

TT-Fährbetrieb

***Betrifft:** „(K)Ein Jubiläum auf der Ostsee", Heft 11/03*

Über Ihren ausführlichen Beitrag zum 100. Geburtstag der Fährlinie (Rostock)-Warnemünde – Gedser habe ich mich sehr gefreut. Nicht nur, weil mich alles interessiert, was mit dem Betrieb der Eisenbahnfähren im Ostseeraum zusammenhängt, sondern besonders auch deshalb, weil ich seit einigen Jahren auf meiner TT-Anlage einen Fährbetrieb in Anlehnung an die Verhältnisse in Warnemünde darstelle. Ein wenig zu kurz kam meines Erachtens in Ihrem Beitrag die Bedeutung dieser Fährlinie für den internationalen Güterverkehr. Schließlich lief lange Jahre der TEEM 413 (Budapest – Kopenhagen) über Warnemünde – Gedser.

Michael Schwindkowski, 13587 Berlin



Foto: Schwindkowski

Das TT-Modell der FS „Warnemünde" entstand im Selbstbau unter Verwendung von Fotovorlagen.

Es funktioniert

***Betrifft:** Basteltipps, „Haken und Ösen", Heft 9/2003*

Dieser Basteltipp von Henry Gebhardt zum Thema TT-Kupplungen ist einfach genial. Ich habe diese Anregung ausprobiert und kann bestätigen, dass es funktioniert.

Frank Krüger, E-Mail

Alles nur Fassade

***Betrifft:** Zeitreise „Nizza und seine Schmalspurbahn", Heft 12/2003*

Die Würfel sind gefallen. Vom ehemaligen Schmalspurbahnhof Gare du Sud in Nizza wird nur noch die Fassade, die unter Denkmalschutz steht, erhalten bleiben. Der Rest soll abgerissen, der Platz neu bebaut werden.

Jens Tauscher, E-Mail

Vorrang für Bahn

***Betrifft:** Standpunkt „Allmählich Zeit für die Wintervorräte", Heft 12/2003*

Mein Weihnachtswunschzettel: Die (Modell-)Eisenbahn muss Vorrang haben vor Handys und Computerspielen. Sonst müssten irgendwann viele Modellbahn- und Spielwarenfabriken schließen. Und soweit darf es nie kommen!

Rudolf Makar, 88339 Bad Waldsee

Rbd-Zifferndreher?

***Betrifft:** „Lückenfüller Stanislaus", Heft 8/2003*

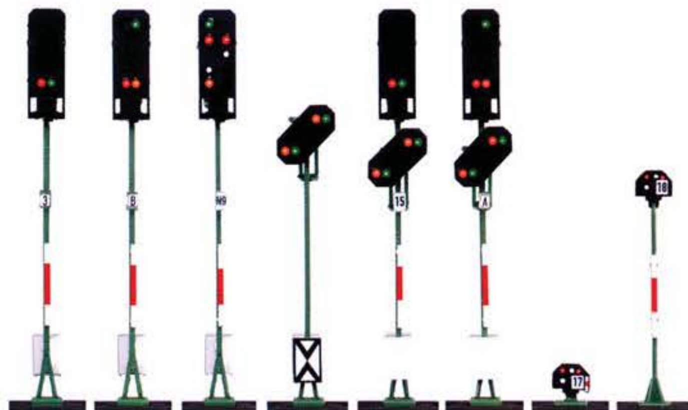
Das Warten hat sich gelohnt, schon wegen einiger für mich noch unbekannter Details. Erwähnt wurde auch 424 042 bei einer Zählung von Fremdloks in der Rbd Schwerin, Stand 1.1.1945. Vielleicht eine Verwechslung mit 424 024, denn 042 war noch am 31.12.1944 in Miskolc.

Gabor Bejczi, E-Mail

Die neue Lightshow für H0-Systeme



Sie können sie drehen und wenden wie Sie wollen: Die neuen H0-Signale von Märklin überzeugen technisch wie optisch. Sie werden kein einziges Kabel entdecken, das den filigranen Gittermast emporrankt. Auch keine Lötstellen hinter dem superflachen Signalschirm. Dennoch zeigt Ihnen das oben vorgestellte Modell vier verschiedene Signalbilder: Zughalt mit Hp0 am Hauptsignal (bei dunklem Vorsignal), Fahrt mit Hp1 und am Vorsignal Vr0, Vr1 oder Vr2 (gesteuert vom zugehörigen Hauptsignal). Und dies mit maßstäblich winzigen aber hellen LED und korrekten Verkehrsfarben. Mit sanft auf- und abblendenden Signalbildern. Separate Elektroniken steuern die Licht- und Signalfunktionen. Mit Anschluss an alle konventionellen H0-Systeme und an Märklin Digital. Plug&Play mit einfachem Anschluss direkt ans Gleis. Mehr Informationen erhalten Sie im Signalprospekt beim Märklin-Fachhändler.



Die neuen Lichtsignale für H0-Systeme

Vorbilder sind die Signale der Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB) ab Epoche III

Modell-Highlights:

- *Vorbild- und maßstabsgetreue Konstruktion von Metallmasten, Signalschirmen, Sonnenblenden*
- *keine sichtbare Zuleitungen*
- *wartungsfreie LED mit korrekten Verkehrsfarben*
- *integrierte Elektronik im Signalkopf zur Regelung der LED*
- *weiches Ab- und Aufblenden beim Wechsel der Signalbilder*
- *separates Signalsteuermodul mit Anschlüssen für Zugbeeinflussung, Haupt- und Vorsignal*
- *für alle H0-Gleissysteme*
- *für alle konventionellen H0-Systeme und Märklin Digital*
- *einfacher Aufbau mit Stecksockel*
- *Fundamente für C- und K-Gleise*

TIPPS UND ORIENTIERUNG IM ***WORLD WIDE WEB*** *– DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER*

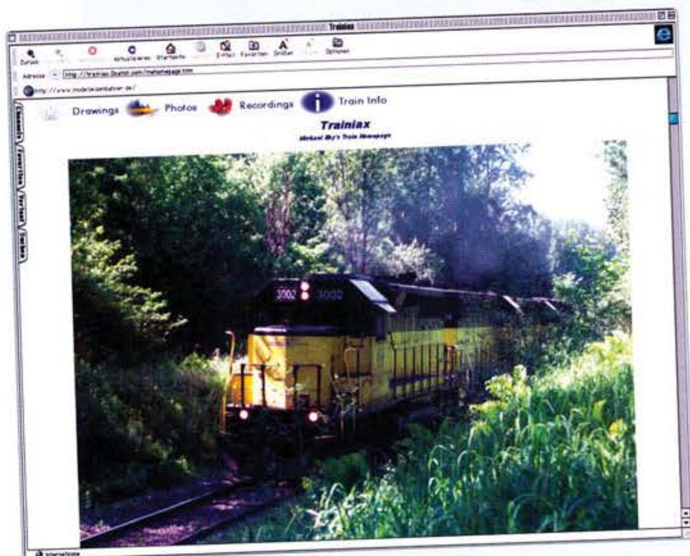


http://trainiax.0catch.com/mehomepage.htm

Die Gezeichneten

Der Kanadier Michael Eby zeichnet gerne nordamerikanische Loks. Auf seiner Homepage finden sich mehr als 800 Stück.

■ Welche Lüfteranordnung hatten denn die GP38-2 mit Widerstandsbremse und großem Tank? Diese und andere Fragen kann man sich auf dieser Site weitgehend beantworten. Natürlich reichen selbst 800 Zeichnungen nicht, um die unzähligen Varianten nordamerikanischer Dieselloks zu dokumentieren. Die Strichzeichnungen der jeweils von einer Seite portraitierten Loks sind nicht bemaßt, was aber nicht wirklich schlimm ist, da Michael Eby sie entweder im Maßstab 1:55 oder 1:30 realisierte. In weiteren 300 Zeichnungen tragen die Maschinen



Farbgebungen kanadischer und amerikanischer Bahngesellschaften. Bemerkenswert sind dabei die vielen kleinen Unternehmen, deren zum Teil sehr elegante Lackierungen dem Freund privater Privatbahnen im Modell Anregungen bieten. Da jede Zeichnung einzeln aufgerufen wird, bauen sich die Seiten blitzschnell auf. Fans kanadischer Bahnen sollten wegen der vielen recht aktuellen Fotos auf Michaels Homepage vorbeischauen und auch wegen der zahlreichen Sound-Samples, die dort zu hören sind. Es lohnt sich.

www.planlok.de

Aufklärungs-Seiten

Haben Sie sich nicht schon immer gefragt, was all die kryptischen Abkürzungen bedeuten, denen man bei der Bahn begegnet?

■ Um Licht ins Dunkel des typisch deutschen Abkürzungs-Wirrwarrs zu bringen, der gerade bei der Eisenbahn wuchert, ist diese Homepage bestens geeignet. Neben diesem Service, der auch die Bahnhofsabkürzungen in Form einer pdf-Datei umfasst, findet der Interessierte hier auch ein monatlich aktualisiertes Verzeichnis des Triebfahrzeugbestands der DB AG. Rene Balzke investiert reichlich Zeit und Mühe und lobenswert ist sein Archiv, das die Möglichkeit gibt, die aktuellen Lokomotiv-Bestände mit älteren zu vergleichen. Wer sich dann noch durch die umfangreiche Linkliste klickt, verbringt schnell einen ganzen Nachmittag im Internet.

www.spielbahner.de

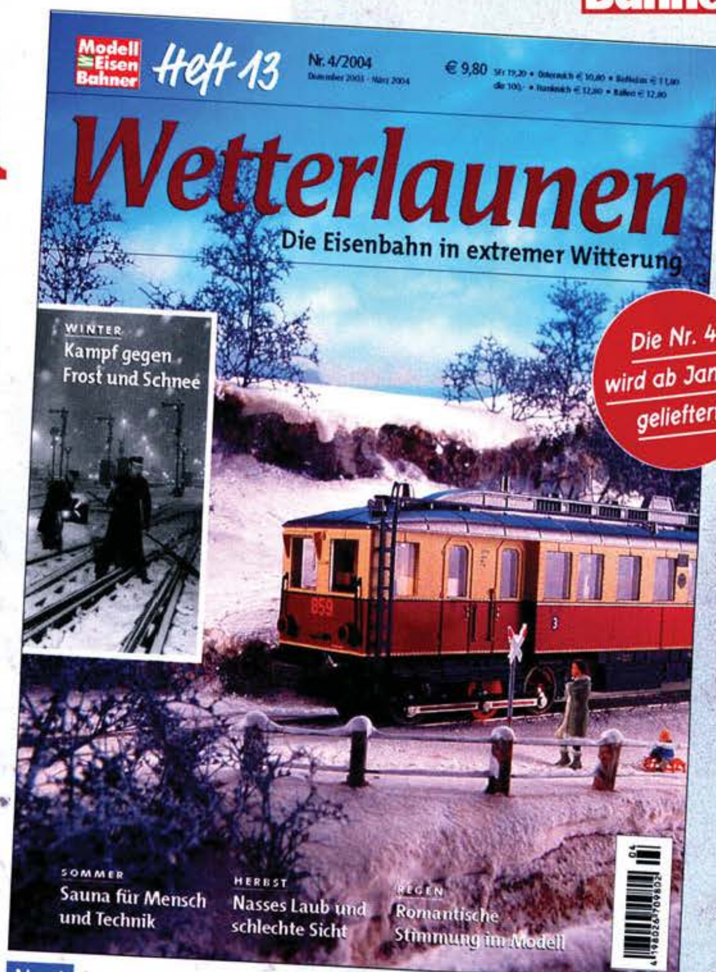
Gleise im Überfluss

Hier wird gespielt und nicht die Realität nachgebildet.

■ Eine Modulstrecke, mehrere Meter lang, ein Nebenbahngleis in reichlich möglichst perfekt nachgebildeter Landschaft: Alle zwei Stunden tuckert eine H0pur-Köf mit einem Güterwagen am Betrachter vorbei. Diese Form der Modellbahnerei ist derzeit sehr en vogue. Aber es ist eben nichts für den Autor dieser Internetseiten. Hier geht es um den Spieltrieb im Modellbahner: Möglichst viele Gleise der Spur N sollen auf möglichst wenig Platz pfiffig verstaut werden. Die unter dieser Vorgabe entstandenen Gleis-pläne lassen den Betrachter zwar mitunter schmunzeln („Olympia"), sind aber meist sehr originell und bieten reichlich Anregungen. Im Übrigen findet jeder N-Modellbahner eine Vielzahl an zusätzlichen Informationen zu seiner Spur, ein Lexikon und eine Testseite mit subjektiven Erfahrungsberichten.

Modell Eisen Bahner

Neu UNSER HEFT 13!



Nr. 4

Kein Aufpreis für die Sauna, freies Logis im Tiefschnee: Mit den Tücken des Wetters hatte die Eisenbahn stets zu kämpfen. Während früher ein Heer hochmotivierter Personale gegen die Unbilden der Natur antrat, vertraut man heute fast blind moderner Technik. Die ist allerdings nicht selten völlig überfordert. Begleiten Sie uns auf der Zeitreise durch Wind und Wetter, Ausflüge zur Modellbahn inklusive!

Nr. 3



Nr. 2



Nr. 1



NEBENBAHNEN
Charme und Romantik unter Sachzwängen

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für Heft 13

M01/04

Bitte liefern Sie mir das Heft 13 zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

- ☐ Heft 13 Nr. 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 4 ______ Anzahl

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) — Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Tag 1: Der Überführungszug steht zwischen 11.55 und 12.20 Uhr in Cloppenburg und muss die Kreuzung mit einem NWB-Zug abwarten.

Im Oktober 2003 fuhr ein außergewöhnlicher Zug von Wilhelmshaven nach Augsburg. Zu einer kleinen Odyssee geriet die Überführung der alten Dampflok 44 606.


Tag 4: 753 002 kann nicht mehr weiter. In Treuchtlingen wartet man auf die nächste Ersatzlok.

Alter währt am längsten

Mit der erneuten Hilfe aus München hat man Mündling erreicht.



Drei Dieselloks waren nötig, um einen Dampflokklassiker von der deutschen Nordseeküste in das Zentrum bayerisch Schwabens umzusiedeln. Am 14. Oktober 2003 startete in Wilhelmshaven die ungewöhnliche Überführung der Dampflok 44 606 zum Bahnpark Augsburg. Erst vier Tage später sollte das Dampfross sein Ziel erreichen.

Dass der Transport einer 62-jährigen Dampflok, die überdies die letzten 22 Jahre als Denkmal auf einem Sockel verbrachte, über eine Strecke von mehr als 800 Kilometern nicht unproblematisch sein würde, war den Beteiligten von Anfang an klar; die auftretenden Hürden waren am Ende dennoch sehr überraschend.

Juli 2003, die Stadt Wilhelmshaven überlässt dem „Förderverein Bahnpark Augsburg" die ölgefeuerte 44 606. Das Augsburger Ausstellungskonzept „Gläserne Dampflokwerkstatt" überzeugte die Nordlichter und so erhielten die Bayern den Zuschlag. In der Fuggerstadt soll die schwere Güterzuglok gemeinsam mit den beiden dort stationierten

Maschinen 41018 und 41364 in einer öffentlich zugänglichen Werkstatt präsentiert werden.

Samstag, 11. Oktober 2003, die beiden Lokführer Andreas Maucher aus Kempten und André Grundmann aus Augsburg holten in Neuoffingen eine Reichsbahn-V 100 ab, die inzwischen als V 1200.01 bei einer Privatbahn eingestellt ist. Seit Juli wurden ausreichend Sponsoren gefunden, die bereit waren, den Transport unter dem Motto „Von der Waterkant an den Alpenrand" zu finanzieren. Der angemietete Ex-DR-Diesel sollte die Dampflok gen Süden schleppen. In Augsburg standen schon ein BDm und ein Gbs bereit. Der BDm war als Begleit- und Bremswagen vorgesehen. In den Abteilen, die noch mit alten ausziehbaren Sitzen ausgestattet sind, sollte die mehrköpfige Transport-Crew nächtigen. Der Gbs diente als Werkstatt- und Bremswagen.

Der Zug erreichte am 12. Oktober Sande bei Wilhelmshaven, wo die bereits wenige



Carl Asmus, Miteigentümer der 41 018, engagiert sich beim Bahnpark Augsburg und fuhr zwischen Jossa und Gemünden auf der 44 mit.

Wochen zuvor vom Sockel geholte Dampflok schon auf ihre Transporteure wartete.

Der Überführungsfahrplan sah „alle 50 Kilometer einen Betriebsaufenthalt vor. Im Fahrplan stand: Zwischenwartung Dampflok", so Axel Kiebler, ebenso Lokführer aus Kempten, der in Sande mit einigen anderen zur Mannschaft dazustieß. Alle 100 bis 150 Kilometer war ein längerer Aufenthalt zum Abschmieren des Dampfers eingeplant. „Dann mussten alle Lager aufgemacht und nachgesehen werden, ob die Schmiernadeln gängig sind und gegebenenfalls Öl nachgefüllt werden muss." Das galt auch für das Innentriebwerk. „Einer musste reinkriechen und je weiter wir fuhren, desto dreckiger wurde die Lok", erzählt Kiebler.

Zeitraubend: Alle 50 Kilometer Zwischenwartung

Anfangs fand die Fahrt Tender voraus statt. Erst bei Oldenburg war es möglich, durch eine Dreiecksfahrt die Dampflok in die gewohnte Richtung zu stellen und den Männern, die auf dem Führerstand sein mussten, Schutz vor Wind und Wetter zu bieten. Auch wenn die Dampflok mit ausgeschalteter Bremse rollte, war es zur Sicherheit nötig, sie von zwei Männern während der Fahrt beobachten zu lassen. „Es rumpelte und schepperte ein wenig im Führerstand der 44 606. Man merkte, dass die Dampflok die letzten zwei Jahrzehnte als Denkmal an der Nordseeküste verbrachte", erklärt Kiebler.

Der erste Abschnitt auf den Gleisen der Nord-West-Bahn (NWB) verlief zäh und mit vier Stunden Verspätung wurde Osnabrück erreicht. Kiebler: „Wir waren immer so ziemlich die letzten." Glücklicherweise waren am Transport fünf Lokführer beteiligt, so dass niemand mit den vorgeschriebenen Ruhezeiten in Konflikt geriet. Um 21.18 Uhr erreichte das Ensemble endlich Altenbeken, erstes Etappenziel. Im alten Bw wurde der Zug bei der Westfälischen Almetalbahn (WAB) →



Am 14. Oktober präsentiert 44 606 in Bramsche ihre Schokoladenseite. Die alte Dame macht während des Transports die wenigsten Probleme.



Einer der ungewöhnlichsten Züge 2003 in ganzer Länge. Drei Dieselloks waren nötig, um eine Dampflok von Wilhelmshaven nach Augsburg zu bringen.

über Nacht abgestellt, bevor es am nächsten Tag um 6.35 Uhr Richtung Kassel weiterging.

In Hofgeismar warteten die Männer wieder einmal auf eine Überholung. Als das Signal um 8.30 Uhr endlich Ausfahrt frei zeigte, rührte sich nichts. Peter Denk im 44-Führerstand fragte per Funk scherzhaft seine Kollegen auf der V 100: „Wollt ihr nicht oder könnt ihr nicht?" Sie konnten nicht. Die Diesellok hatte ihren Geist aufgegeben. Während des langen Aufenthalts in Hofgeismar wurde der Diesel abgestellt und jetzt wollte er nicht wieder anspringen. Die erfahrenen Lokführer machten sich umgehend auf die Fehlersuche. „Elektrisch passte alles, das Anlassschütz zog an, aber der Motor wurde nicht durchgedreht", diagnostizierten Maucher und seine Kollegen. Die Anlasslichtmaschine war hinüber. Was nun? Der Lok-Vermieter müsste jetzt eigentlich für Ersatz sorgen, aber das würde dauern.

Gut, wenn man sich trotz Bahnreform im Konzern noch

untereinander kennt. Die beiden Kemptener Lokführer erinnerten sich, dass 753 002 (ex 217 002) von DB-Sytemtechnik, für die die Allgäuer auch ab und zu fahren, auf dem Weg von der Hauptuntersuchung im Aw Bremen nach München sein müsste. Umgehend glühten die Handys. Andreas Eigl, Lokführer der 753 002, war glücklicherweise noch in Bremen, und sofort bereit auszuhelfen. Von der professionellen Hilfsbereitschaft des Systemtechnik-Kollegen profitierten alle: Der Lokvermieter musste keine Ersatzlok schicken, die V 100 wurde natürlich mit abgeschleppt und die Männer vom Bahnpark sollten doch noch ihre Lok nach Augsburg bringen.

Um 15.42 Uhr verließ der Zug Hofgeismar, sieben Stunden nachdem V1200.01 den Dienst versagte. Nur das ursprüngliche Etappenziel Würzburg war in weite Ferne gerückt. Neues Tagesziel war nun Bebra, das beinahe auch noch in Gefahr geriet: Ein Chaot warf ein Fahrrad von einer Brücke in die Fahrleitung und verursachte eine Streckensperrung. „Als bereits klar war, in Kassel zu übernachten, kam doch noch der Abfahrbefehl nach Bebra", erzählt Kiebler. Dort war am nächsten Tag um 8.20 Uhr Abfahrt. Bis Treuchtlingen, wo man um 20.30 Uhr ankam, verlief die Fahrt problemlos. Doch der Schein trog. Und wieder war es nicht die Veteranin, die Probleme bereitete: „Wir konnten die 217 ab Gemünden nicht mehr starten, ohne ein Relais festzulegen", so Kiebler. Die Lokführer entschieden in Treuchtlingen, die Weiterfahrt nicht zu riskieren. Als Abschlepp-Alternativen hätten sich eine BR 103 oder eine zweite 753 von DB-Systemtechnik angeboten. Andreas Eigl fuhr mit dem Zug nach München und kehrte um 13 Uhr mit 753 001 (ex 217 001) zurück. So kam es am Ende noch zum ersten gemeinsamen Einsatz der beiden Dieselloks im TEE-Look.

Um 17.30 Uhr traf der mehr als bunte Zug endlich in Augsburg ein. 44 606 zeigte nie eine Schwäche. *Stefan Alkofer*



Die Wetterseite von 44 066 zeigt die Spuren des über 20-jährigen Sockel-Daseins am Bonte-Kai.


Andreas Maucher (li.) und Axel Kiebler sind zufrieden. Der Transport hat doch noch geklappt.

Fotos: Axel Kiebler

Preisvorteil von 24 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,89 pro Heft (*Heft 13* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,80 Einzelverkauf.



Heft 13 kommt immer mit der Januar-Ausgabe!

- Den „MODELLEISENBAHN-Kalender" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

Exemplarische Baugeschichte

Roland Feitenhansl: Der Bahnhof Heilbronn – seine Empfangsgebäude von 1848, 1874 und 1958. DGEG Medien, Hövelhof 2003. ISBN 3-937189-01-7, 328 S.; 21,80 Euro.

■ Endlich einmal ein sich mit Eisenbahnzweckbauten beschäftigendes Werk, in dem auch die Architektur zu ihrem Recht kommt und nicht von selbst ernannten Experten stümperhafte stilistische Einordnungsversuche unternommen werden, bei denen es den wirklichen Fachmann nur noch graust. Roland Feitenhansl gelingt eine verständlich geschriebene, in sich schlüssige Darstellung der Bau- und Eisenbahngeschichte der drei Heilbronner Empfangsgebäude einschließlich der kunsthistorischen Bewertung. Auch der wissenschaftliche Blick über den lokalen Tellerrand, der die Heilbronner Bauten in den größeren Zusammenhang stellt, macht dieses reich schwarzweiß bebilderte Buch zu einer Fundgrube. Anmerkungen, Quellenangaben, Literaturliste sowie Verzeichnisse der Abkürzungen und der im Text behandelten Bahnhöfe verdienen ebenfalls Anerkennung. Kein Wunder, ist der Band doch die gedruckte kunstgeschichtliche Dissertation des Autors. *hc*



● ***Fazit: Seriöse, Beachtung verdienende Forschungsarbeit***

Handliches Nachschlagewerk

David-Paul Gurney: Modelleisenbahnen. Éditions Flammarion, Paris 2003. ISBN 2-0802-1008-4, 380 Seiten, 280 Farbabbildungen. Preis: 19,90 Euro.



■ Ob auf Einkaufsreisen oder Auktionen, das Nachschlagebüchlein von David-Paul Gurney ist ein praktischer Begleiter, der trotz seiner immerhin 380 Seiten in jedes leichte Handgepäck passt. Leinengebunden ist das Buch auch häufigem Gebrauch gewachsen, weniger freilich dem Informationsbedürfnis. Während die großen Spuren ab Nenngröße S aufwärts noch recht gut abschneiden, Wissenswertes über französische, spanische und britische Traditionsfirmen zu erfahren ist und nur über den Bund reichende Abbildungen ärgern, kann man den rund 70 Seiten schwachen Teil über die kleinen Spurweiten, vertreten allein durch H0, getrost vergessen. Glaubt man dem Autor, beginnt die 00/H0-Geschichte erst 1938 und noch dazu im Maßstab 1:72. Mit keiner Silbe wird der eigentliche H0-Pionier Trix und der Maßstab 1:90 erwähnt. Da amüsiert es schon eher, dass ein Schlepptender als Güterwagen und Rungen als „Gestänge" bezeichnet werden, was an der Übersetzung aus dem Französischen liegen mag. *hc*

● ***Fazit: Nur für Tin-Plate-Fans großer Spuren hilfreich***



Ausserdem erschienen

Leser-Illustrationen

Gartenbahn 2004. Kartenhaus-Verlag, Ludwigshafen 2003. 13 Blatt, 13 Farbfotos, Preis: Euro 8,00.

Abwechslungsreich illustriert mit eingesandten Leser-Fotos: Der Jahreskalender ist direkt beim Kartenhaus-Verlag, Postfach 140120, 67021 Ludwigshafen erhältlich.

Farbige Schweiz

Schweizer Bahnen 2004. Loki Fachpresse Zürich, Zürich 2003. 13 Farbfotos, Preis: CHF 25,80.

Auch für 2004 hat Armin Schmutz seine besten Bilder ausgewählt. Der Kalender kann bei Fachpresse Zürich AG, Technoparkstr. 1, CH-8005 Zürich bestellt werden.

Bunter Querschnitt

Georg Wagner: LokoMotive 2004. Kosmos-Verlag, Stuttgart 2003. ISBN 3-440-09611-4, 13 Blatt, 13 Farbfotos, Preis: Euro 22,50.

Von 1985 bis heute reicht die Zeitspanne der Aufnahmen, die die querformatige Bahn ins rechte Bild setzen.

Modelltram-Kompendium

Frank Muth: Straßenbahn. Transpress-Verlag, Stuttgart 2003. ISBN 3-613-71170-2, 160 Seiten, 126 Sw- und Farbabbildungen, 51 Zeichnungen. Preis: 16 Euro.



■ Frank Muth ist ein profunder Kenner der Schienenwelt, sein Steckenpferd sind jedoch Straßenbahnen. In seinem jüngsten Buch, das in der Transpress-Reihe „Modellbahn-Werkstatt" erschien, versucht er nun den Brückenschlag vom Vorbild zum Modell. Auf vielen Modellbahnanlagen drehen Straßenbahnen meist nur traurige Kreise rund um den Bahnhof. Dass es aber auch anders geht, und Straßenbahnmotive problemlos eigenständige Anlagen ermöglichen, erkennt derjenige, der Muths Buch gelesen hat. Im Dialog zwischen Vorbild und Modell erfährt der Leser vieles über spezifische Bedingungen und Möglichkeiten des Trambetriebs sowie die praktische Realisierung auf der heimischen Anlage. Gerade beim Gleisbau gibt es große Unterschiede zur herkömmlichen Modelleisenbahn und deshalb widmet sich ein ausführliches Kapitel diesem Thema. Zahlreiche unterschiedlichste Gleispläne und ein ausführliches Herstellerverzeichnis lassen den Interessierten nicht im Regen stehen. *al*

● ***Fazit: Optimal für Modell-Straßenbahn-Interessierte.***

Dampf-Disput mit Dampf-Despot

Anfang der 80er-Jahre waren noch Altbau-52 bei der DR im Güterzugdienst. Von Fotofans bestellter Extra-Dampf ärgerte indes manch strengen Betriebskontrolleur.

Ende Oktober 1980: Täglich gegen sieben Uhr überschattete eine dichte Qualmwolke die „Loch" genannte Zugbildungsgruppe des Güterbahnhofs Altenburg. Es war die Ankündigung einer 52, dass die Abfahrt des Nahgüterzuges 63645 nach Beiern-Langenleuba unmittelbar bevorstand. Doch erst musste das Hauptgleis der Strecke Leipzig – Hof frei sein. Danach ließ der Fahrdienstleiter den Güterzug auf Gleis 1 des Altenburger Personenbahnhofs vorziehen, wo die eigentliche Zugfahrt begann.

Oft war der Halt am Hausbahnsteig die letzte Gele- →

Qualm braucht nicht zu sein

Das in Nr. 20/83 veröffentlichte Leser-Foto zeigt vor dem Bahnhofsschild „Altenburg" eine Dampflokomotive der Baureihe 52 mit stark qualmendem Schornstein. Der Rauchaustritt läßt auf eine unvollkommene Verbrennung schließen (CO-Überschuß), trägt zur Umweltverschmutzung bei und belästigt nicht nur Reisende, sondern auch die Anlieger.

Bei einer Zugfahrt war dieses Qualmen bei starker Beschickung des Rostes der Feuerbüchse nicht in jedem Fall zu vermeiden. Hier wurde die Feuerungstechnik des Lokomotivheizers, das Dampfhalten entsprechend der Kesselleistung, von der qualitativen Arbeitsausführung bestimmt. A[illegible] einem Bahnhof jedoch, offen o[illegible] überdacht, widersprach es der Ehre eines Lokomotivführers und eines Lokomotivheizers, überhaupt zu qualmen.

Wenn ein Lokomotivführer mit seiner Lok in den 50er Jahren beim Qualmen auf einem Bahnhof durch einen Bmktr – M – angetroffen wurde, war mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung von 3 bis 5 Mark zu rechnen. Auf die Aufforderung zum Abstellen des Qualmes wurden Hilfsbläser und Feuertür ein wenig geöffnet, und der Schornstein qualmte weiß. Das soll auch heute noch so gehen!

Erwin Eßenburg,
Bing M, Rba Wittenberge

Der Disput in der „Fahrt Frei!" nahm seinen Lauf, als das Abschiedsfoto mit Extra-Dampf erschien und zur Herausforderung für einen Betriebsingenieur Maschinendienst wurde.

Ausgedampft



LESERFOTO:
Am 29. November 1980 endete der Planeinsatz von Dampflokomotiven beim Bw Altenburg. In den zurückliegenden Fahrplanabschnitten war immer noch eine Lokomotive der BR 52 schwerpunktmäßig auf der Strecke Altenburg—Beiern—Langenleuba und zu Übergabefahrten im Raum Altenburg eingesetzt. Einen der letzten Güterzüge beförderte die Lok 52 1538—9, bevor sie von der BR 118 abgelöst wurde. Jetzt steht die BR 52 des Bw Altenburg nur noch für Heizzwecke unter Dampf. Reiner Heinrich gelang diese stimmungsvolle Aufnahme.

Fotos (2): Rainer Heinrich



An der DR-Nebenstrecke von Altenburg nach Narsdorf lag der Bahnhof Boderitz. 52 1538 fuhr im Oktober 1980 durch die zum Haltepunkt zurückgebaute Betriebsanlage.

Das Motiv aus der „Fahrt Frei!“, Ausgabe 20/1983: Am Aufnahmetag im Oktober 1980 war nicht abzusehen, dass 52 1538 noch bis Mitte der 80er-Jahre in Betrieb sein würde.



31. Oktober 1980: Vom Güterbahnhof gekommen, wartet 52 1538 mit Ng 63 645 am Hausbahnsteig des Bahnhofs Altenburg auf die Ausfahrt nach Beiern-Langenleuba.

genheit der Fotofans, beim Lokpersonal um eine zusätzliche Schaufel Kohlen und eine langsame „Scheinausfahrt" zu bitten. Dieses Vorgehen führte zu einem kleinen Unheil, das in der DR-Eisenbahnerzeitung „Fahrt Frei!" für Kritik sorgte.

Nicht selten entschwand eine 52 in starken Qualm gehüllt in den ehemaligen Tunneleinschnitt unterhalb des Altenburger Schlosses. So geschah es auch am 31. Oktober 1980. An diesem Tag gelang dem Autor eine Aufnahme der 521538, einer Altbaumaschine, die auch bei der DR damals schon zu den betrieblichen Ausnahmen gehörte. Dieses Foto erschien einige Jahre später in der „Fahrt Frei!" 20/1983.

Drei Ausgaben später reagierte ein Bing-M, ein Betriebsingenieur Maschinendienst; ganz offenbar ein Eisenbahner der sehr korrekten Sorte, der der romantischen Stimmung des Dampflok-Epochenendes nichts abgewinnen konnte. Er schrieb: „Das in Nr. 20/83 veröffentlichte Leser-Foto zeigt vor dem Bahnhofsschild 'Altenburg' eine Dampflokomotive der Baureihe 52 mit stark qualmendem Schornstein. Der Rauchaustritt lässt auf eine unvollständige Verbrennung schließen (CO-Überschuss), trägt zur Umweltverschmutzung bei und belästigt nicht nur Reisende, sondern auch die Anlieger. (...) Wenn ein Lokomotivführer mit seiner Lok in den 50er-Jahren beim Qualmen auf einem Bahnhof ... angetroffen wurde, war mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung von 3 bis 5 Mark zu rechnen. Auf die Aufforderung zum Abstellen des Qualmes wurden Hilfsbläser und Feuertür ein wenig geöffnet, und der Schornstein qualmte weiß. Das soll auch heute noch so gehen!"

Kritik des Bing-M: „Es geht auch ohne Qualm!"

Es liegt nahe, dass im Dienstunterricht des Bw Altenburg Foto und Erwiderung für Diskussionsstoff sorgten und Ermahnungen an das Triebfahrzeugpersonal zur Folge hatten. Dabei konnte man damals wie heute sicher sein, dass Lokführer und Heizer ihr Handwerk verstanden und nach alter Schule ihre 600 Tonnen Zuglast auch raucharm in Bewegung gesetzt hätten.

Aber das versprochene Frühstück in der Kantine auf dem nächsten Unterwegsbahnhof war seinerzeit schon Anreiz genug, die Wünsche des einen oder anderen Fotografen zu erfüllen. Auch unter den Lokpersonalen selbst gab es Eisenbahnfreunde, die gern den Führerstand der Diesellok mit dem einer Dampflok tauschten. So geschah es oft, dass der Bahnhof Altenburg mit Volldampf verlassen wurde. Nach Hackepeterbrötchen und einem Kännchen Mokkafix in der Ehrenhainer Kantine kam das Altenburger 52-Personal meist nicht umhin, beispielsweise die Steinbogenviadukte bei Boderitz, Wiesebach, Beiern-Lan-

Modellbahnfreundlich kurz ist der Nahgüterzug, den 52 1538 im Mai 1985 über den Wiesebach-Viadukt zu ziehen hat. Gut ein Jahr später wurde die Lok dann endgültig abgestellt.

genleuba und Steinbach mit Volldampf zu befahren. Bei der Ankunft im Wendebahnhof entsprach dann ein übergroßes Loch im Kohletender sicher nicht der mitgeführten Zuglast.

Die abgelichtete 521538 gehörte zu den Dampflokstars des Bw Altenburg. Nach ihrer einstweilen letzten Fahrt im November 1980 überlebte sie als Heizlok, erst in Altenburg selbst, später im Bw Halle G. Aber 1980 war für die rüstige alte Dame noch nicht Schluss. Wegen der Energiekrise Ende der 70er-Jahre in der DDR wurden zu Beginn der 80er-Jahre etliche Dampflokomotiven mit Rostfeuerung reaktiviert, darunter eben 521538, die vom 6. Juni bis zum 14. Juli 1983 eine L6-Untersuchung im Raw Meiningen erhielt und ab Herbst 1983 dieselben Güterzüge zog wie schon drei Jahre zuvor. Diese Einsätze dauerten drei Jahre an, erst am 25. Juli 1986 wurde 521538 schließlich ausgemustert. Im September 1983 gehörten auch 528029, 526404, 528033, 528054 und 527749 zum Bestand des Bw Altenburg, teilweise als Heiz- oder Reservelok.

Rainer Heinrich/hb

Betriebsbuchauszug 521538

Hersteller: Borsig Hennigsdorf
Fabriknummer: 155351
Anlieferung: 13.07.1943
Abnahme: 14.07. RAW Braunschweig als 52438
Beheimatungen:
- Bw Posen Vbf
- Bw Zittau 25.12.44 - ?
- Bw Hilbersdorf Kolonne 12 01.09.46 - 14.04.47
- Bw Tempelhof Kolonne 8 15.04.47 - 22.12.47
- RBD Berlin Kolonne 1 23.12.47 - 30.04.49
- Bw Frankfurt/Oder Vbf, Kolonne 8 01.05.49 - 06.11.51
- Bw Frankfurt/Oder Vbf 07.11.51 - 04.09.59
- Bw Grunewald 05.09.59 - 26.07.60
- Bw Seddin 27.07.60 - 07.12.61
- Bw Bitterfeld 08.12.61 - 29.04.69
- Bw Halle G 30.04.69 - 20.03.70
- Bw Falkenberg 21.03.70 - 01.11.70
- Ab 01.07.70 neue EDV-Betriebsnummer 521538-9
- Bw Altenburg 02.11.70 - 02.12.70
- Bw Wittenberg 03.12.70 - 13.10.71
- Bw Halle G 14.10.71 - 16.08.72
- Bw Falkenberg 17.08.72 - 23.06.76
- Bw Engelsdorf 24.06.76 - 31.07.80
- Bw Altenburg 01.08.80 - 14-09.81
- Bw Halle G 15.09.81 - 30.08.83
- Bw Altenburg 31.08.83 - 25.07.86 (Ausmusterung)
- Zerlegt im September 1986 im Raw Leipzig-Engelsdorf

Fotos: Rainer Heinrich



Jetzt neu:

MEB-Modellbahn-Kalender 2004

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt von bekannten Fotografen wie Andreas Stirl oder Jörg Chocholaty. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen.
Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2004 führen wird.

13 Blätter im Großformat
42,5 cm x 26,5 cm, geheftet.

Lieferung nur, solange Vorrat reicht!



29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9		
12	13	14	15	16		
19	20	21	22	23		
26	27	28	29	30		
2	3	4	5	6		

€ 9,95 + € 4.-
Versandkostenanteil

Sonderpreis für Abonnenten: € 9,95 frei Haus

Modell Eisen Bahner

Modelleisenbahn 2004

Das ganz besondere Geschenk!

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried 

Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender bitte Anzahl angeben: ______ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

☐ Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden:

☐ Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

01/04

Kaleidoskop bunter Bahntechnik

Gar nicht so weit entfernt liegt das sonnige Land im Westen der Iberischen Halbinsel. Weniger bekannt ist Portugal freilich im Kreis der Eisenbahnenthusiasten. Dabei ist es zweifellos immer eine Reise wert.

Das façettenreiche Flair fasziniert Vorbildfans ebenso wie Modellbahner: Wer erst einmal auf portugiesischem Boden angelangt ist, stellt sich schnell die Frage, weshalb er nicht schon früher hergekommen ist. Ein Panoptikum angenehmer Überraschungen hat den Weltoffenen empfangen.

Eine Fahrt mit der noch heute den Charme längst vergangener Zeiten ausstrahlenden Trambahn von Lissabon ist für jeden Portugal-Besucher ohnehin ein Muss. Uralte und durchweg farbenfroh lackierte Zweiachser, die sich mit lanzenartigen Stangenstromabnehmern bewaffnet auf 900-mm-Schmalspur durch die engen und steilen Gassen der Hauptstadt winden, glänzen mit stilecht nostalgischen Fahrgasträumen der Holzklasse und überwinden selbst dieser Tage noch,



Im Straßenbahnmuseum Porto werden Originale gezeigt, und an der Museumskasse auch 1:87-Modelle portugiesischer Vorbilder in ansprechender Qualität angeboten.

Weite Ausblicke auf die hügelige Silhouette Portos bereichern das Auge ebenso wie romantische Einblicke in pittoresk verwinkelte Hinterhöfe.



dank erneuerter Fahrwerke, extreme Steigungen.

Zentimetergenaue Peilung

So kommt es bei zahlreichen Engpässen nicht selten vor, dass der Tramführer plötzlich aussteigt, um den Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen sicherheitshalber nochmals anzupeilen. Anschließend wird mit wenigen Zentimetern Zwischenraum das automobile Hindernis in Schleichfahrt passiert! Bimmelnd und polternd, im stetigen Wechselbad forscher Bremsung und zackiger Beschleunigung rüttelt die alte Tram den Enthusiasten ins subjektive Glücksempfinden! Ganz gleich, ob die 600-Volt-Gleichspannung über Stangen- oder Einholmstromabnehmer den Motoren zugeführt wird, die Faszination einer Fahrt mit der Linie 28 bleibt dieselbe.

Kunstvolle Ausfädelung

Besonders interessant erscheint auch so manch kunstvolle Gleisführung an engen Straßenkreuzungen: Soll beispielsweise nach links abgebogen werden, verlässt man zunächst das Stammgleis über eine Rechtsweiche, schwenkt aufs Trottoir aus, um das Stammgleis anschließend wieder im 50-Grad-Winkel zu kreuzen und so letztlich doch noch links einzubiegen.

Die erste elektrische Straßenbahn auf portugiesischem Boden fuhr allerdings nicht in Lissabon, sondern in der nördlicher gelegenen Stadt Porto, wo schon 1872 eine Pferdebahn verkehrte. Doch auch die große portugiesische Eisenbahn „Caminhos de Ferro Portugueses", kurz CP genannt, bietet mit ihren sehenswerten Bahnhöfen eine schier unermessliche Fülle an Entdeckungsmöglichkeiten.

Unvergessliche Tram-Erlebnisse in Lissabon

Flottes Flaggschiff

In der Gegenwart gelangt man von Lissabons Kopfbahnhof Santa Apolónia aus bequem mit dem „Alfa Pendular"-Schnelltriebwagen nach Porto. Die Reise auf 1620-mm-Breitspur bei einer zeitweisen Spitzengeschwindigkeit von 225 km/h dauert rund drei Stunden. Wie der italienische „Pendolino" oder dessen deutsche Pendants neigt sich auch das Flaggschiff der CP in die Kurven. Im Bahnhof Porto-Campanhã angekommen, befindet man sich noch weit entfernt vom Stadtzentrum.

Gigantisches Neubauprojekt

In Porto gibt es heute nur noch zwei mit historischen Fahrzeugen betriebene Trambahn-Linien: 1E und 18. Dafür wird derzeit am Ausbau eines modernen Stadtbahn-Netzes, werbewirksam „Metro do Porto" genannt, mit Feuereifer →



Die 1925 gebaute Dampflok mit der CP-Betriebsnummer 186 ist nur Mittel zum Zweck.



In einem alten Lokschuppen untergebracht, begeistert die Ausstellung in Lousado vor allem Schmalspur-Freunde.

gearbeitet. Denn bis zur Fußball-Europameisterschaft 2004, die auch in Porto stattfinden wird, soll dieser Prestigeträger den Gästen vorzeigbar gediehen sein. Das später insgesamt rund 70 Kilometer lange Streckennetz gilt gegenwärtig sogar als größtes Stadtbahn-Neubauprojekt Europas! Geplant ist die Aufgliederung in insgesamt vier Einzellinien. Drei davon dienen dann auch der Anbindung des weit vor den Toren der Kernstadt gelegenen Fernbahnhofs Campanhã. Im Dezember 2002 wurde ein erster fragmentarischer Streckenteil feierlich eröffnet, welcher abschnittsweise ganz genau dem Verlauf einer ehemaligen Schmalspurbahn folgt.

Einst umfangreiches Meterspurnetz

Von Porto aus bestehen sehr gute Möglichkeiten erlebnisreicher Tagesausflüge zu Eisenbahn-Attraktionen in näherer Umgebung, darunter das kleine, sehenswerte Bahnmuseum in Lousado. Dem aufmerksamen deutschen Besucher entgehen dort kaum die wohlbekannten Fabrikschilder einiger Exponate. Henschel exportierte einst zahlreiche Dampfrösser nach Portugal; unter anderem wurden auch Meterspur-Maschinen an jenes früher äußerst umfangreiche Streckennetz rund um Porto geliefert.

Bis heute hielten sich dagegen einige meterspurige Schmalspurbahnen in den ländlichen Gebieten Portugals. Eine davon führt vom östlich der Stadt Porto gelegenen Régua hinauf nach Vila Real.

Gekachelte Kunstwerke

Ausgangspunkt dieser Reise kann der im Herzen Portos gelegene Kopfbahnhof São Bento sein, welcher mit großstädtischem Flair in durchaus modellbahngerechten Dimensionen besticht: Die relativ kurzen Bahnsteige zwängen sich hallenüberdacht zwischen das in seinem Inneren von bemerkenswerten Kachelbildern geschmückte Empfangsgebäude und die Portale mehrerer Tunnelröhren.

Zirka zwei Stunden Bahnfahrt trennen Porto von Régua, gelegen im durchweg von malerischer Schönheit geprägten Tal des rechterhand fließenden Stroms Douro. Wie fast alle traditionsreichen portugiesischen Bahnhofsgebäude glänzt auch jenes der Ortschaft Régua mit wunderschönen Kachel-Verzierungen seiner Fassade.

Schienenbusse und Gleisgewirr

Ist der Reisende in Régua angekommen, entdeckt er



Bis Ende der 1950er-Jahre wurde die obere Ebene der markanten Doppelstockbrücke „Ponte de D. Luis I" von Straßenbahnen mitbenutzt.

schnell jene roten, für die Fahrt nach Vila Real bereitstehenden Schmalspur-Triebwagen, welche reinen Gewissens als moderne Schienenbusse bezeichnet werden dürfen. Die Vierachser bieten dem Fahrgast eine freie Rundumsicht auf Landschaft und Strecke.

Deren erste Besonderheiten erschließen sich bereits beim Verlassen des Bahnhofs Régua, dessen Gleisanlagen sich nicht etwa klar in einen schmal- und einen breitspurigen Bereich aufgliedern lassen, sondern das beeindruckend wirre Durcheinander verschiedener Spurweiten offenbaren, durch welches sich der Betrieb umso interessanter gestaltet.

Wartungsfreies System

Anschließend überwinden die beiden verschiedenspurigen Streckengleise gebündelt zu einem einzigen Vierschienengleis auf einer stählernen Fachwerk-Kastenbrücke das Seitental des Flusses Corgo, welcher rechterhand in den Douro mündet. Unser Schmalspurgleis verlässt unmittelbar nach dem jenseitigen Widerlager die Hauptbahn, um mittels scharfer Linkskrümmung ins Corgo-Tal einzuschwenken.

Der Vorteil dieses Vierschienengleises gegenüber jenem auf deutschem Boden in ähnlichen Situationen meist verwendeten Dreischienengleis liegt auf der Hand: Beim Vierschienengleis erfolgt die Ausfädelung ganz ohne bewegliche Weichenzunge und ausschließlich mittels zweier Herzstücke! Damit ist das portugiesische System praktisch wartungsfrei.

Schmalspurfeeling im portugiesischen Norden

Tausend Perspektiven

Von nun an geht es spürbar bergan, werden doch auf den nächsten 26 Kilometern im Tal des Corgo rund 400 Meter Höhenunterschied erklommen! Atemberaubend ist der durchweg linksseitige Panorama-Ausblick über schier unendliche Weinkulturen hinab zum wild schäumenden Flusslauf. Jener in dieser Gegend vorherrschende mediterrane Charme lässt sich mit der Besonderheit eines extrem begünstigten Mikroklimas erklären.

Rechtsseitig schmiegt sich der Triebwagen an den Berghang, folgt treu jeder natürlichen Krümmung. Gebettet in die steinernen Weinberg-Terrassen ruht sicher sein kurviger Gleiskörper. Sporadisch säumen menschliche Ansiedlungen, ganze Olivenhaine sowie unzählige einzelne Ölbäume diese Strecke der tausend Perspektiven. Nach jeder Krümmung bieten sich ungeahnte neue Ausblicke, deren stetiger Zugewinn an Attraktivität proportional zu jenem an Höhe geschieht. Das Gleis schlängelt sich wild durch Haarnadel-Kurven und überwindet Seitentäler auf gemauerten Bogenbrücken. Bestückt mit weißen Keramik-Isolatoren markieren hölzerne Telegrafenstangen von weither sichtbar den Trassenverlauf: Jenen gerade eben noch durchfahrenen Bahnhof von Carrazedo erkennt man so wenige Minuten später aus der Vogelperspektive links des Zuges deutlich tiefer am gegenüberliegenden Berghang.

Nach rund 50 Minuten Fahrt wird schließlich die Hochebene und damit auch die Kleinstadt Vila Real erreicht. Deren Bahnhof fungierte zu früherer Zeit allerdings noch nicht als Endpunkt; die Meterspurbahn führte weiter bis nach Chaves. →

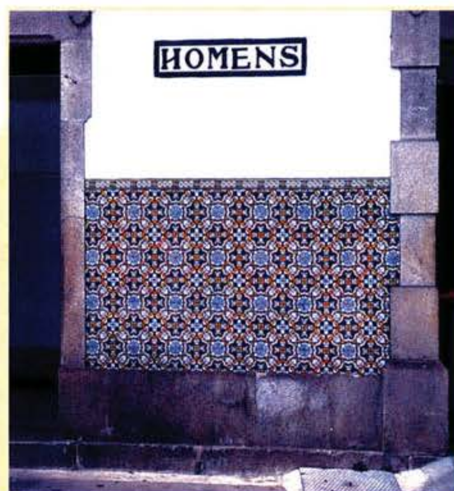


In Vila Real zeugen noch die alte Drehscheibe sowie ein Dampflok-Denkmal von der Vergangenheit.



Die bei angenehmer Witterung stets geöffneten Fenster der Lissaboner Tram erlauben einen ungehinderten Blick auf pulsierendes Leben und manch liebenswerte Kuriosität am Rande der Strecke.

Das könnte heutzutage niemand mehr bezahlen: Kunstvoll gekachelte Wand am Gebäude der Bahnhofstoilette von Régua.



Genuss pur

Eine von Henschel gebaute 1'D2'-Maschine wird regelmäßig in Régua angeheizt und führt stattliche, aus hölzernen Plattformwagen gebildete Züge auf breiter Spur entlang des Douro bis Tua. In Portugal steht die Dampflok nicht im Vordergrund. Die 1925 gebaute Maschine mit der CP-Nummer 186 ist nur Mittel zum Zweck, denn Portugiesen genießen neben dem im Fahrpreis inbegriffenen Portwein vor allem das Flair einer solchen Fahrt, inhalieren den Duft der guten alten Zeit, singen und tanzen im fahrenden Zug. Mit ihrer feurigen Lebenslust locken sie den schüchternsten Touristen aus der Reserve! Zypressen säumen den Bahndamm, Kakteen wuchern wie daheim der Löwenzahn. Bald ist Tua erreicht, Wendepunkt der Sonderfahrt und Ausgangsstation einer weiteren 1000-mm-Bergstrecke. Douro-abwärts geht es zurück Richtung Régua und Porto.

Umfassende Fahrzeugsammlung

Durchweg am Flussufer des Douro verläuft im Stadtgebiet Portos die mit historischen Fahrzeugen betriebene Trambahn-Linie 1E. Als Herzstück der Strecke fungiert das alte Depot, wo sich ein stattliches Straßenbahnmuseum etabliert hat. Die umfangreiche Sammlung dürfte jeden Liebhaber maßlos begeistern: Vom Pferdebahnwagen an sind Straßenbahnfahrzeuge sämtlicher Zeitepochen bis hin zu einem Modell der „Metro do Porto" zu sehen. Eine Kinder-Ecke samt Modelleisenbahnanlage rundet die Ausstellung ab.

Feurige Lebenslust entflammt auch kühle Nordlichter

Kühne Brückenschläge

Ein unverkennbares Wahrzeichen Portos stellt die knapp 70 Meter hohe Eisen-Bogenbrücke „Ponte de D. Luis I" über den schiffbaren Strom Douro dar. Eine Linie der neuen Stadtbahn soll ab 2004 wieder über die Brücke fahren und somit eine alte Tradition wieder aufleben lassen. Dem Touristen bietet sich von dort ein herrlicher Blick auf die Altstadt Portos und das so genannte „Ribeira-Viertel", jene malerische Hafengegend mit den landestypisch bunt gekachelten Hausfassaden und ihren Ufer-Promenaden von geradezu prickelnder Lebensfreude. Etwas stromaufwärts überspannt skelettartig die ganz ähnlich aufgebaute alte Eisenbahnbrücke den Douro, welche aber längst nicht mehr befahren wird. Heutige Züge zum Bahnhof Campanhã nehmen den Weg über einen benachbarten und im Gegensatz zur alten Konstruktion sogar zweigleisig ausgelegten Spannbeton-Viadukt.

Wie hierzulande hat also auch in Portugal die Zukunft längst begonnen. Für eine Reise dorthin wird es sicherlich nie zu spät sein, jene derzeit noch so lebendige portugiesische Eisenbahn-Romantik macht sich allerdings zusehends rarer.

Michael Robert Gauß/al



Dass es sich beim Alfa Pendular um ein italienisches Produkt handelt, verrät schon die äußere Form, die dem ETR 460 der italienischen FS gleicht.

Ein moderner, vierachsiger Triebwagen steht abfahrbereit in Vila Real, das etwa 75 Kilometer westlich von Porto liegt.



Fotos: Gauß



• Verkaufen • Suchen • Tauschen

GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Lenz Digital: Zentrale LZV 100 190,- EUR, Handregler LH 90 75,- EUR, Schaltempfänger LS 110 38,- EUR, Lokdecoder LE 075 nur 10,- EUR. (Alle Artikel neu/ungebraucht). Tel. (040) 5583009 ab 18 Uhr

Märklin-Mini-Club-Anlage: 1 m x 1 m, mit 5 Zügen, 2 Stromkreise zu verkaufen. Tel. (0721) 473927

LGB-Anlage zu verkaufen: Größe 5,20 m x 2,60 m. Modulbauweise (8 Module), viele Sondermodelle (Pola), 2 Schattenbahnhöfe, automatischer oder manueller Spielbetrieb. Sehr schöner landschaftlicher Aufbau. Alles Eigenbau. Preis: VHS Tel. (07132) 343694

Verkaufe Märklin-Spur-I-Anlage und Zubehör, 1924 - 1937, Liste gegen Freiumschlag. Dietrich Schulze, Horst-Heilmann-Str. 21, 06132 Halle

Verkaufe H0-Anlage: 1,70 x 1 m und N-Anlage 1,30 x 0,60 m für je 200,- EUR. Manfred Voss, Rosenstr. 56, 06237 Leuna, Tel. (03461) 810525 ab 16 Uhr

Verkaufe N-Spur-Neuanlage 1,63 x 0,93; 3 Stromkr.; 9 W.; 3 Sig.; liebevoll aufgeb.; viele Häuser - Tunnel + Weinberg; 2 Etagen; Preis VB oder nach Besichtigung. Tel. (02058) 872 86 M. Pfau, Wuppertal

Modellbahnanlage Spur N auf Platte, 1,70 x 1,10 m, 2 Schaltkreise, Schienenlänge ca. 20 m, 2 E-, 1 Diesel-, 1 Dampflok, 18 Wagen, 13 Gebäude, 25 Autos und Transportfahrz. 50 % des Kaufpr. = 800,- EUR. Tel. (03576) 206235

Für LGB: Gleise 2,50 Euro, Wagen 10,- Euro, Loks 51,- Euro, Trafo 26,- Euro, Pola ab 10,- Euro u. viel Zubehör, auch Bachm.- / Aristo-Loks. Liste v. T. Tel. (08633) 913

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-H0-S-0, Loks und Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

Märklin-Digital + Delta: Fahrpult für Motorola I und II, 8 Loks simultan, 5A-Booster, Weichendecoder u. Schaltdecoder, Rückmeldemodul (wie S88) uvm. Tel. (06128) 73480 **G**

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

www.eisenbahn-pin.de Anstecknadeln, Krawattenklammern, mit Händlerzugang **G**

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

Kursbücher, E-Lok-Beschreibungen, Fabrik-Kataloge, Lok-Magazin, Eisenbahn-Jahrbuch, Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Eisenbahntechnische Rundschau „ETR". Jubiläums-Bücher und Broschüren div. BD-Direktionen und Bw's. Liste gegen Freiumschlag. Helmut O.P.R. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 A, 45657 Recklinghausen

Ihre Anzeigenabteilung erreichen Sie:

schriftlich: MEB-Verlag GmbH, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee
telefonisch: 0 75 24/97 05-40 Hermine Maucher, 0 75 24/97 05-41 Caroline Becker
per Fax: 0 75 24/97 05-45 **oder per E-Mail:** anzeigen@modelleisenbahner.de

Begrasungsgerät! (Elektrostat). Möchten auch Sie ein solches Gerät besitzen, jedoch nicht 700 EUR oder mehr bezahlen, sondern nur 189 EUR + 8,50 EUR Porto u. Verpackung? Mehr Info unter: Tel. (03744) 437123 **G**

Verkaufe Loks und Wagen in TT aus DDR-Prod. / hist. / neu + gebr., sowie H0m-Loks und -Wagen - neu + gebr. Dirk, Tel. (08139) 935362

Bundesbahn-Nostalgie, 1 gr. Karton DB-Kundenzeitsch. (Rad + Schiene, DB-Blickpunkt, DB-Wir, etc.) Jahrg. 1962 - 1992. Nicht alle komplett; 65,- EUR. Joh. Glöckner, Tel. (0231) 737425

H0e-Sammlung Bemo + Flomo Württemb. Bahnen-, Loks + Wagen gesupert zum Teil Faulh.motoren, Licht u. Dampfgenerator. Liste unter Tel. (07941) 36618

Harry-Potter „Hogwarts-TM-Express" Spur H0, 1 Lok, 2 Wagen, Oval mit Weiche, Bahnhof, Trafo, Controller, neu für 190 EUR. Tel. (0331) 6201684

Verkaufe: Piko (DDR) H0 2x Nohabdiesel, je 30 EUR; Piko N 3x Nohabdiesel, je 40 EUR; Güterwagensamml., Piko N, Arnold (N): Dampf. 01.5 (Boxpok) 80,- EUR. Tel. (03744) 182816

Vollmer-Oberleitung, ca. 200 Masten und Fahrdrähte, 150 m Rocoline, ohne Bettung, ca 35 E+H-Weichen zu verkaufen oder Tausch mit Fleischmann Piccolo Spur N u. Oberleitung. Tel. (0171) 4100078

Verkaufe TT-Anlage: Hauptbahn mit Nebenbahn, 3 Etagen, 26 Weichen, Gleisbildschaltpult, komplett ausgestattet (Figuren, Häuser, Lampen), nur Selbstabh. VB 1200 EUR. Tel. (01 70) 8484545

Vitrinen für alle Spurweiten von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05 154) 971952 **G**

Biete: Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug. Div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (03 0) 4525966

Zu verkaufen: Lok-Magazin (Frankh) # 1 - 207, Strassenbahn-Magazin (Frankh) # 0 - 110, alle Broschüren neuwertig; weiters diverse Eisenbahnbücher, vorwiegend DB und DR/DDR, alle Vitrinenstücke; Messingbausätze ÖBB 2091 (H0e), 9 Etappen; BBÖ 1029 (H0), 16 Etappen. Weiters diverse Modelle Baugröße Z, N, H0, Zweileiter-Gleichstrom; 1 Roco SBB Re 460 für Märklinsystem. Alle Modelle fabrikneu (unbespielt) und im Originalkarton. Bitte Listen verlangen. Heribert Lanzhotsky, Schwadorfer Straße 21, A-3100 St. Pölten, Österreich; Tel. / Fax (0043) 2742883545. E-Mail: heri.bahn@kstp.at

LGB 70640, RHB-Set Alpine Classic, LGB 70685 Orient-Express, beide Sammler-Edition gegen Höchstgebot abzugeben. Ebenso LGB-Loks, -Waggons. Liste gegen Freiumschlag. Chiffre M-1/38453

Fleischmann H0-Anlage: L / H / B 194 x 40 x 107 cm, nicht zerlegbar, mit Häusern, Fig., Sig., Brücken und Zubehör. Elektr. Anlage muß überprüft werden. 300,- Euro VB. Tel. (04642) 81240

Kleine Piko-N-Anlage, gut gest., kompl. mit Rollm. u. Trafo 140,- Euro, TT-Anlage mit Standard-Gleis, gut gest., kompl. mit Rollm. u. Trafo für 140,- Euro zu verkaufen. Tel. (0371) 3361994

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de
und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G“ gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_________ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _________ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _________ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Verkaufe Modellauto-Sammlung (H0 - 1 : 87) Brekina, S.E.S., Rietze, Permot. Katalog gegen 1,44 Euro in Briefmarken. Eckhard Hasse, Kukkuckshoehe 12, 31061 Alfeld, Tel. (05181) 25935

DDR-Modellbahn H0, 50/60 Jahre: ME 101 95,- Euro; E 46 (AC) 40,- Euro; VT 33 (2-teil.) 50,- Euro; BR 50 40,- Euro; BR 75 35,- Euro; BR 24 35,- Euro; VT 137 45,- Euro; Personen- / Güterwagen; Erzgeb. Gebäudemodelle; Figuren; Kutschen; Traktoren und Zubehör, vorzugsweise im Tausch abzugeben. Tel. (030) 80584 488

Verk. LGB-Personenwagen RhB, rot, 100,- Fleischmann-Magic-Train-Sammlung mögl. komplett 150,-. Werner Brezinski, Tel. (06421) 37595

Eisenbahnfilme auf DVD! Superbe Bild- und Tonqualität. Liste gg. 1,44 EUR Rückporto. Hermann Schladt, Domitianstr. 6, 60439 Frankfurt/Main **G**

Biete diverse russische Modelle H0. Liste frei. Peter Kondratiev, Postfach 7 80, RUS- 199155 St. Petersburg **G**

Verkaufe: Uhlenbrock-Handregler Fred neu m. OV 77,- Euro; Arnold-Booster 6015 incl. Adapterkabel f. Intellibox 60,- Euro; Digital-Transformer 16 V / 120 MA 66,- Euro; Piko V 218219 altrot für Märklin m. Motorola-Dec. TW rot/weiß, neuw. m. OV, VB 95,-; Fleischmann BR 38 (P8) m. Langlauftender f. Märkl. m. Motorola-Dec., Fahrwerksbeleuchtung. Feuerbüchse rot beleuchtet, alles digital schaltbar, sehr gut. Zust. m. OV. VB 195,- Euro. Fleischmann RE 4/4 rotbeige IC-Lack für Märklin guter Zust. mit OV. VB 85,- Euro. Tel. (0911) 755638

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Märklin-Modelleisenbahn und altes Spielzeug gesucht. Gerne auch ganze Anlage oder Sammlung. Reelle Preisfindung auf Basis von Sammlerkatalogen und Ergebnissen aktueller Spielzeugauktionen. Auch Anlagenabbau kann ggf. übernommen werden. Tel. (0228) 9676974 und Fax oder (0228) 9676973 in Bonn

Suche günstige Modellbahnanlage, Spur H0. Christoph Berrau, Maltzanstr. 5, 16259 Bad Freienwalde, Tel. (03344) 31868

Gelände-Anlage gesucht. Für Märklin, mit Zubehör auch ohne Zubehör. Tel. (05721) 79232

Sammler sucht Modelleisenbahnen Spur H0 / N / Z, nur Neuware anbieten oder neuwertig. Zirkus-Krone-Mod., Werbeloks, Brawa H0m + H0e, Bemo, Roco. Tel. (06203) 930911 + (0172) 2020433

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin Spur 0: Eisenbahn von 1920 - 1940 von Liebhaber gesucht, speziell große Dampfloks, Triebzüge und lange Personenwagen. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich, wenn Sie etwas für mich haben. Tel. (021 71) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug, Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

LGB: Suche alles von LGB, Einzelteile und ganze Anlagen zur Erweiterung meiner Anlage. Zahle gut und hole auch ab, ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02771) 41585

Su. Märklin-H0-Gleismaterial und Zubehör M-, K-, oder C-Gleise - gerne große Menge. Angebote bitte an Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 370 79 Göttingen, Tel. (0551) 505070 oder Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Rokal TT, Egger-Bahn und Herr/Zeuke: Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505

Märklin-Leerkarton 3003, 3084, 30 98, 3064/65, Triebgestell V 200, Fahrgestell kompl. BR 81, Lokbeschriftungen auch einzeln. Tel. (07131) 5713 18 Fax: 573215

Suche Modelleisenbahnen (Gleichstr.) H0, TT, N, Sammlungsauflösungen und Nachlässe, auch defekte Teile anbieten. Angebote an: B. Müller, Tel. (0172) 9614900 oder Mail: bmmdf@t-online.de

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Fleischmann, Vitrinenmodelle, neuwertig., 65 Loks, Wagen mit Beleuchtung, viele blaue Kartons, Sondermodelle, viel Zubehör. Ludwig Jakschitz, Weidenstr. 94, 59071 Hamm, Tel. (02381) 86802 ab 16 Uhr

BR 18,4 W.S. Riv., E.L. 18 W.S. BR 18.4 WS Riv., E 18 WS Riv. DRG; BR 77 GS Riv., E 101 Roco WS; Deutschl. 2006 E 16 WS Roco, BR 188 W. Tarnwalli Lim., Riv. Je Lok 120,-. Alle Loks unbsp., neu. Tel. (06741) 2769

Trix-Int.-VT62, Lm AKT-Lok-Sylt, Rc 150 J. ÖBB, Li. - ETA180, VT 25, Märklin, Fleischm., HAG, Wiking, u.a. Liste gg. Rückporto. Manfred Pohle, Bienwaldring 4, 12349 Berlin, Tel. (030) 74308732

Roco: BR 01, NbK 140,- EUR; E 112.2 DB 70,- EUR; Piko: Kesselwagen Ep. V je 12,- EUR; Flm.: IR Wagen DB 3 St. je 12,- EUR; Eilzugwg. DR Ep. IV 3 St. je 10 EUR; Märklin: BR 012 Ep. IV (Hamo) 85,- EUR. Ulrich Schimmel, Tel. (08031) 614828

Verkaufe Lok + Wagen aus DDR-Bestand, teilweise beschädigt, alles für 400,- EUR. Uwe Reichardt, Tel. (03901) 422427 E-Mail: Reichard. Uwe@t-online.de

VT 137 2-teilig, rot/elfenbein 70,- Euro; Gützold VT 137, 4-teilig, 2 Antriebe, violett/elfenbein 100,- Euro; BR 106: 41100 OK 100,- Euro; BR 180 42100, OK 130,- Euro; Rivarossi BR 96 DR 1391, OK 200,- Euro; Piko Kö RAW Meiningen, Ok, 60,- Euro; BR E44, 2 Motoren 20,- Euro; Revell BR 38 P8, DR mit MF-Tender 70,- Euro. Tel. (030) 9289936 Bitte erst nach 20 Uhr anrufen.

Verkaufe günstig: 2L=-Modelle Roco, Märklin, Liliput, etc. Liste gegen Rückporto. Peter Hoffmann, Rüsselsheimer Str. 23, 65474 Bischofsheim

Märklin-H0-Sammlung m. Dampflok, E-Lok, Waggons, über 80 Schienen und Weichen, Trafos, Zubehör. 70er-Jahre. Bilder per E-Mail. Tel. (089) 292509

Ferro-Suisse H0m H G 374 Nr. 1 SFR 1200 VB. Probegefahren OL-Masten. **Chiffre M-1/38381**

Verkaufe Märklin 37605 VT 11.5, neu in OVP. Tel. (0221) 9639495

! Anzeigen helfen Verkaufen !

Piko BR 95 75,-; BR 38 + 56 + 03 + 41 je 69,-; BR 52 + 01 + 89 + 120 + 106 + 50 + VT 135 + Beiw. je 55,-; SVT 137 3-teil. 70,-; BR 24 + 64 +75 + 86 je 39,-; E 69 + BN 150 je 20,-; BR 130 + 118 + V100 + 110 je 35,-; BR 244 25,-; Kasten Saxonia 130,-; Kasten Piko alt ME 102 + Wagen 195,-; Doppelstock 30,-; Trafo FZ 1 25,-; Relais 5,-; Trix Express Bj. 38 Lok + Wagen + Schienen, Häuser + Figuren alles i. O. Tel. (0340) 2212094

Verk. Vitrinenmod. von Technomodell, H0e, K. Sächs. Sts. E.B., 2 St. G-Wagen, 1 St. O-Wg., 1 St. Fäkalwg., 3 St. PZ-Wg. grün, III. Kl., Org. Verp. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Loks + Wagen: Roco, Hamo, Flm., Trix Int, usw. Liste anforder! Suche Hamo: BR 96, BR 85, 8370, 8371, 8302, 8347. Heinrich Weber, Apdo Correos 99, E-03750 Pedreguer Tel./ Fax: (003496) 5761401

H0-Gützold, Piko-Loks, Güterw., Personenw., preisgünstig abzugeben, Liste anfordern. Tel./Fax: (035753) 5010

Riesensammlung neu und orginalverpackt: 700 Loks, 900 Wagen aller Hersteller gegen Gebot zu verkaufen. Tel. (02804) 910210

Verk. Spur H0: BR 75539 u. sächs. 75 je 45,- EUR, BR 106 silber 60,- EUR, Bauzeichnung E 18, E 44, E 94 u. vom Triebwg. von Rehse je 12,- EUR, Preiskatalog von 1957 15,- EUR. Tel. (03425) 922594

Verkaufe Trix Express und Trix TTR England VT 50, VT + VM08, Meteor blau, Mallard blau LNER AE grau, Flying Scotsman grün, BR 18, S3/6 grün. Füngers, Am Volksp. 43, 59269 Beckum Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum

Fleischmann 5101 - 5102/C-WG á 30 EUR, neu, Ok. Roco 44 928 DSG WL, rot, 1:100, 3 Stck. à 20 EUR, neuw., Ok. Georg Diederichs, Bruchhäuser Str. 35, 37671 Höxter, Tel. (0172) 1885900

Märklin 37621 Amtrak 270,- EUR, 3513, BR 18 DR 18106, 2C1 3. MHI-Lok, Auflage 1.400 Stück, 350 EUR, 3781 plus 2 x 4081 Texas, 4-teilig, 250 EUR, alles neu, Ok. Tel. (05625) 5981

Mä-Dig: 101 089 Bayergarten 164,- EUR; 101 078 MMORE 169,- EUR; Trix 152 001 Museum 129,-EUR; Roco 101 001 69,- EUR; Roco 101 004 69,- EUR; Roco 101 130 Metropol 69,-; Roco 101 094 Aspirin 99,- EUR; Lima E 03004 79,- EUR; Flm. BR 221111 49,- EUR; Hamo BR 044534 Kohle 111,- EUR. Alle Modelle neuwertig, OVP. Knuth, Tel. (033765) 83255 E-Mail: cpkclausi@aol.com

Heris T2S Schlafwg., blau, DBAG 30,- EUR; Roco 44770 EC SBB 25,- EUR; Sachsenmod. ABom grün/b. DBAG 20,- EUR; Speisewg. Mave 20; Lima exSilberl. v rot: 2 x 1/2. Kl., 1 x 2 UL, SE 20,- EUR. Alle Modelle neuwertig. OVP. Knuth, Tel. (033765) 83255 E-Mail: cpkclausi@aol.com

Liliput Rarität: E 94 (Nr. 119) Original-Karton 140,- EUR; BR 18.3 bad. (4001) 150,- EUR; BR 62 (106201) 160,- EUR; Set 5R-Wg. DB, grün (840) 75,- EUR; Set Kühlwg. + LKW Küppers-Kölsch. Tel./Fax: (06131) 362034

Rarit. Trix-Int. V 16, blau, Art. 22448, unbesp. m. Orig.-Kart. Gegen Gebot. Walter Ficinus, Vorhelmer Weg 42, 59227 Ahlen, Tel. (02382) 4634



Foto: Sebastian Koch

Verkaufe: Lima VT 08, USA (208 407L), rot-creme, selten, 120,- EUR; SBB-Tw RBe 4/4 (208031), grün, 70,- EUR; Riv. 18.4 (1367) DB 140,- EUR; Riv. V 232 (ehemals 320, Nr. 1997) 140,- EUR. Tel./Fax: (06131) 362034

Mä/Hamo: BR E 03 (Vorserie) 160,- EUR; Trix V160 (22476) Lollo 100,- EUR; Trix BR 18.3 (Glask. 22415) 120,- EUR; Set 23500, 3 bayr. Oldt.-Kohletransportwg. 100,- EUR; Riv E 117 (1668) 110,- EUR. Tel./Fax: (061 31) 362054

Fleischmann: T3 (4010) 125,- EUR; 03.10 (4172) Stroml.-verkl. 170,- EUR; BR 64 (4063) 90,- EUR; BR 98 (4098) DRG 120,- EUR; BR 55.25 (4145) 90,- EUR; Schienenbus VT 798 (+Beiwagen (4400)) 80,- EUR. Tel./Fax: (06131) 362034

Rarität: Orthwein V 80 (2216), guter Lauf, Karton 120,- EUR; Gützold V 119 DR (33200) 140,- EUR; Roco De (43704) 120,- EUR; Brawa V 229 DR (0402) 140,- EUR. Tel./Fax: (06131) 362034

Piko H0, DDR-Produktion: BR 01 und BR 52 m. Kohlestaubtender, gut erhalten u. fahrbereit, Preis NV, nur zusammen abzugeben. Tel. (0177) 526 8013

Verk. Roco 63361 BR 18 402 199,- EUR, 43238 BR 01150 160 EUR, Trix 21217 Henkel-Zug-Pak. 150,- EUR, alle neu, nur probegelaufen. Tel. (072 58) 7303 abends

H0e: Für Liliput (Wien) Baureihe U, Fahrwerk von SB-Modellbau mit FH-Motor 1016 und Schwungmasse, verb. Fahreigenschaften + Lokgehäuse, VB 45,-. Horst-Günter Marx, Hollweghstr. 4, 51103 Köln

Roco DRG 4126D BR 44 100,- EUR, 43263 BR 44 142 135,- EUR, 43350 BR 44 Beutelok 125,- EUR, 63250 BR 5 149,- EUR, 63361 BR 18.4 198,- EUR, Roco DDT 63253, 43302, 43293, BR 50 je 145,- EUR, 43317 BR 01 125,- EUR, 43321 BR 93.5 125,- EUR, 43145 Berlinset incl. 46969 173,- EUR, 46973, 46649, ged. Güterwagen DR je 11,- EUR, Gützold 48100 BR 19 275,- EUR, 45100 BR 52 092 138,- EUR, Lil.-Set 895 155,- EUR, Piko Olympia-Express komplett 133,- EUR. Tel. (0170) 2967999

Zu schade zum Wegwerfen: H0-Wagen 1:100 (D-Zug, 70-Jahre) von Trix/Röwa/Roco, Meist „runderneuert" (KK + Radsätze), nicht viel gelaufen. Angebotsliste: Tel. (0228) 357804

Verkaufe aus ehem. DDR-Produktion: 3 E-Loks von Piko (H0). BR211 035-1, BR242 239-2, BR244 068-3 der DR. Alle Modelle fahrbereit und in einem Top-Zustand, da unbenutzt. Die Fahrzeuge werden nicht mehr produziert, vielleicht etwas für Sammler. Machen Sie mir ein Angebot. Ralf Geißler, Talstr. 2, 02692 Großpostwitz

Verkaufe H0-Gleichstrom, neuwertig ca. 150 Loks, 800 Wagen, Zubehör von Fleischm., Roco, Trix, Piko, Ep. I - IV; Profischienen; Roco GBS-Artikel. Liste: Freiumschlag 1,10 Euro oder Mail! Anton Horneber, Dresdener Str. 34a, 91058 Erlangen, Tel. (09131) 35169 E-Mail: horant56@web.de

Märklin: Rheingoldzug 26506 450,-; 4228 260,-; 3734 150,-; 3789 200,-; 37593 300,-; 48290 100,-; 3696 100,-; 3473 85,-. Alle neu / neuwertig im OK. Tel. (09771) 97155

52 Kon.-WLB/DB neu + OVP; VT 33 DB; BR 66; 50; E63; Prefobausatz Strassenbahn neu + OVP; BN 150; E 44 AEG; Picotrafo; Heineregler; Gebert; Bock; Herr-Wagen; 100 MEB; E 19 Riva - AC 90,- Euro. Tel. (03473) 814610

Umfangreiche Roco-H0-Sammlung, ca. 30 Loks, 300 Waggons, meist OVP / unbespielt. Liste gegen 1,44 Euro Porto. Hardy Müller, c/o Polizei Viersen, Lindenstr. 50, 41747 Viersen

Verkaufe günstig: Wagen von Flm., Roco, Sachsenm., Liliput, Klein-Modellbahn, Märklin, Piko. Liste m. Freiumschlag anfordern. Tel. (0151) 125 40797

Rivarossi: Art.-Nr. 1366 Vitr.-Mod. S 3/6 K. bay. Sts. B., S-Drive-Antr., Spitzenführerhaus, Supermodell, unbespielt, Funktion geprüft, m. OVP u. Papieren f. 175,- Euro. Lima: Set Henschel-Wegmann-Zug, unbespielt, Vitr.-Mod., Supermodell m. seidenweichem Lauf, m. OVP u. Papieren f. 165,- Euro. Tel. (06126) 4929

Verkaufe gegen Gebot: „Märklin-Insider-Jahreswagen 1993 (Einbecker Ur-Bock)", neuwertig und im OK. Tel. (040) 7380442 E-Mail: amiko@web.de

Ankauf
Loks + Wagen H0

Suche Loks + Wagen mit Sujets „Musicals" Spur H0. Willy Brun, Klusenhöhe 2, CH-6043 Adligenswil, Tel. (0041) 413704030 Fax (0041) 41370-4010

Suche Talgo-Zug für AC (nicht Nacht-Zug von Märklin). Tel. (06849) 1615

Suche Modellbahnsammlung Märklin oder Fleischmann - gerne auch Nachlass oder gr. Anlage. Bevorzuge Material der letzten 20 Jahre. Lege Wert auf gepflegtes Material (wenn möglich mit Originalkarton). Garantiere eine seriöse Abwicklung - zahle für ausgewählte Märklin-Stücke bis 75 % vom Koll 2003. Angebote bitte an: Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 370 79 Göttingen, Tel. (0551) 505070 oder Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Suche Lima V36 027 DR, Ep. III in gutem Zustand sowie BR 103 DR, Ep. IV. Schriftl. Angebote bitte an: Peter Kasperzek, Ringstr. 1, 01855 Sebnitz

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I, von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Ich kaufe gern ihre Modellbahnsammlung von Märklin, Roco, Flm. Trix usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bezahle immer in bar, garantiere seriöse Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich bedanke mich schon jetzt für Ihr Vertrauen. Tel. (05608) 95023 Fax 95025, H.-J. Lotzgeselle

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

MEB-Verlag GmbH
»MODELLEISENBAHNER«
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr........
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Suche: Lima Br. VT 08.5 „Eierkopf" 3-Leiter, H0. Lima BR 127 E-Lok Eurosprinter der Firmen Krauss-Maffei u. Siemens 3-Leiter H0. Angebote unter Tel. (07161) 506464 u. Fax. Burkert Rbh.

Gützold BR 71 (alte Ausführung) auch rep.bed. Angebote an Fax (038204) 15739

H0-Röwa; Piko-Lehrbuch 1954; Roco 46520, 46521, 44048, 46438, 46687, 46433, 46731, defekte Loks. Tel./Fax: (035753) 5010

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen.Tel. (060 61) 9216692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693 A. Hotz **G**

Haben Sie eine größere Märklin-H0-Modelleisenbahn-Sammlung zu verkaufen? Dann rufen Sie mich an. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256)7408

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Umfangreiche Rokal-Sammlung: Wagen, Loks Schienen, Zubehör, Ersatzteile zu verkaufen. **Chiffre M-1/38430**

ICE für Sammler, Fehldruck (nur 1 roter Streifen), 350,- Euro. Tel. (0351) 6565955

BTTB: Personen- und Güterwagen. Teilweise in originaler Verpackung. Liste anfordern. H. Kühnel, Tel. (030) 9122536.

Jatt BR 89 150,- ungef. in OVP, BR 106 90,-; Tillig V180 75,- unzugerüstet in OVP; Buch: Heeresfeldeisenbahnen 10,-. Tel. (08382) 273606

Neuware TT (Überbestände): BR 221 TEE digital (Last) 95,- EUR; BR 221, blau/elf. digit. (Last) 95,- EUR; LVT 171 PMT Antr. m. LED's-Digit., 125,- EUR; viele Wg., Digitalart. z.B. Roco-Verstärker, Trafo, Maus 2, Keyboard, Bremsgenerator - alles Neuware; Straßenbahn TT, Oberltg. f. Str.-B.; übernehme Alterung von Mod.-Bahnart. sowie Digitaleinbau f. TT u. H0. Liste anfordern m. Rückumschlag. Thomas Sell, Wurzner Str. 13, 04315 Leipzig, Tel. (0341) 6888247

TT-Spur: BR 56 + E 94 + 119 je 49,-; BR 86 + 110 + 250 je 42,-; LVT + Beiw. + E 11 + 42 je 35,-; BR 81 + 92 + V36 + 130 je 25,-; Wagen Zement je 10,-, Kessel 3,-, Relais 5,-, Trafo FZ 1 25,-. Tel. (0340) 2212094

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Wer hat sie noch? Tillig-Artikelnummer 02272 (BR 52) und Tillig-Artikelnummer 02410 (BR 254). Ronny Ladegast, Tel. (0341) 6513348

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Verkaufe Minitrix ICE-Avantgarde und diverse Selektrix-Loks. Liste gegen Freiumschlag. Heinz v. d. Sanden, Kreuzherrenstr. 6, 41844 Wegberg.

Verkaufe Spur N: 30 Dieselloks Kato Santa Fe.Neuwertig, originalverpackt, div. Güterwagen und Personenwagen von versch. Bahngesellschaften, ca. 50 Stck. Diverses Modellbahnzubehör unter anderem Digi-Trax neu; und vieles mehr. Liste erhältlich. Peter Gürber, Käserei, CH-3432 Lützelflüh, Tel. (004134431) 4635

Verkaufe Spur Z: 3 Loks, u. a., Krokodil, und 14 Wagen komplett für 300,- EUR. Info unter Wito Neuwirth, Tel. (03501) 548093

Piko N: BR 118 + T 445 + BB 2200 je 20,-; BR 65 39,-; Doppelstock, 4-teil. 45,-; Y-Wagen je 10,-; Donnerbüchsen je 7,-; Set BB 2200 + 3 Persw. Holland 80,-; viele Güterwagen von 3,- bis 8,-; Arnold: BR 015 149,-; BR 118 130,-; alle DR ost BR 89 mit Schleppt. 65,-; Roco: BR 143 95,-; Katalog Piko 15,-; viele Häuser je 2,-; Trafo FZ 1 25,-; Relais 5,-;alles guter Zustand. Tel. (0340) 2212094

Verkaufe N-Bahn-Material, 120 Triebfahrzeuge, 500 Wagen, viele Modelle DR z. B. Dampf: BR 01, 03, 18201, 44, 57, 58. Diesel: BR 110, 118, 119, 120, 132. E-Lok: E17, 19, 44, 11/42, 52 75, 77. Reko-Wagen DR 3 u. 4 Achsen, Halberst., viele Güterwg. Da zu große Anlage, 60 Weichen, 2 Drehscheiben. Tel. (033769) 61942 oder (0174) 5652199

Spur N: 23 Loks, 254 Personen-, Güterwagen, Gleise, el. Weichen, Drehscheibe Hand + elektrisch, Zubehör, neuwertig, teilweise neu mit Garantie. Peter's Spielkiste, Am Römer 18, 55234 Monzernheim, Tel. (06244) 57167 und Fax **G**

N-Sammlung: Teilauflösung, alle Modelle neu, nur Probefahrt und OVP. Listen geg. Euro 1,10 in Briefmark., Peter Seelhof, Hohe Str. 35, 35745 Herborn-Seelbach, Tel. (02772) 62105 Fax 964944

300 Loks, 300 Bierwagen, Liste geg. 1,44 Euro in Briefm. von: F. Gensheimer, PF, 66055 Saarbrücken. **G**

N-Vitrinenmodell, Loks, Wagen, Zuggarnituren: DRG, DR, DB, USA von Arnold, Roco, Minitrix, Fleischmann, Bachmann, Kato. Auch Bücher, Zierteller. Liste bitte anford. Tel. (06441) 921723

Spur N: Dieselloks Roco Flm., Güterwg. Flm. u. Mtr., orig.-verp. Liste als E-Mail/Fax od. Brief. Waldemar Teewes, Alte Celler Heerstr. 21a, 29308 Winsen/Aller, Tel. (05143) 668370

Spur N: Fahrzeugsammlung oder große komplette Anlage, gerne auch umfangreicher, von Sammler gesucht. Rolf Luitjens, Tel. (04221) 398 887 + (0177) 5180889, Fax (04221) 398897

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (092 88) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche Spur-N-Loks, Triebwagen von Ibertren. Bitte alles anbieten. Tel. (021 50) 6261 Fax: (02150) 206661

N-Spur-Modelleisenbahn-Sammlung gesucht. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256)7408

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Achtung Sammler: Zugpackung 2651 3/149075 Märklin/Herpa Monument Train, 690,- EUR. Tel. (0175) 2902378

Wesa-Eisenbahn, 13 mm, Swiss-made, ca. Baujahr 1960, Art. Nr. 414 sowie Weichen + Schienen, erbitte Infos sowie Gebot unter: Tel. (07131) 571318 Fax: 573215

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Polkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz:** Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang Bergstr. 4)
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09350 Lichtenstein:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstübl im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12542 Berlin:** „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str. Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Strausberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22305 Hamburg:** Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22767 Hamburg-Altona:** Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23839 Steinheim-Sandebeck:** Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel:** Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbaunaer Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal:** Hobby + Technik
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
- **38165 Essenrode:** Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;

• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
• **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 32;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen:** Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser, Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf:** Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51469 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA, H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein:** Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76437 Rastatt:** BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf:** Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
• **85764 Oberschleißheim;** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölckernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Kempt Modellbahnen, Inh. Horst Riedel e. K. Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Modellbahn-Börse Hans Hofmann , Kösseinestr. 2;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Ubernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Verkaufe LGB 21842, DR-Dampflok 991568-7, Sound, nur wenige Tage gefahren. Martin Hesse, Tel. (05242) 2078

Märklin Spur I: BR 38, 78, 80, 213, E 91 und Güterwagen. Liste anfordern. Tel. (02381) 402901 oder 402361

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Suche skandinavische Modelle: Schweden (SJ), Dänemark (DSB), Norwegen (NSB) der Baugrößen H0 und N. Märklin, Roco, Fleischmann, Liliput, Pocher, Lima, usw. alles von Interesse (auch Einzelstücke). Seriöse Abwicklung und faire Bezahlung garantiert. Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 37079 Göttingen, Tel. (05 51) 505070, Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de.

Suche Märklin Spur I Maxi: Museums-Zirkus-Wagen u. Lok, Maxi-Rheingold, andere Maxi-Teile anbieten! Profi-I-Krokodile, 5597, 5746, 55 24, usw.! Märklin Baukästen u. Ä. Tel. (07522) 21852

Suche aus 1990, orig. Gützold-Art. 18200: V100 003 in Messelackierung weiß/grün; bevorzugt im OKT. Ul-Jagusch@t-online.de; Ulrich Jagusch, Tel. (09621) 789383 (abends);

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Train-Safe H0 2L, 180 cm, 2 x, je 70 EUR. Tel. (030) 5326398 ab 19.00 Uhr, oder (0173) 9259130

H0-Bergfichten, 6 bis 13 cm, sehr schön und dicht, sehr schön beflockt. Solange Vorrat reicht! Ab 100 Stück 60,00 + 4,00 Porto. Auch für N + TT 5 - 7 cm, ab 100 Stück 52,00 + 4,00. Tel. (07671) 1863 E-Mail: peter.keller@t-online.de

Edeltannen 6 bis 13 cm, als Stecktannen, ab 300 Stück 90,00 + 4,00 Porto. Tel. (07671) 1863 E-Mail: peter.keller@t-online.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude TT

Fleischmann-Drehscheibe + 6-ständigem Auhagen-Lokschuppen (gealtert), für 200,- EUR. Nur komplett zu verkaufen. Rene Domel, Tel. (03576) 241318 ab 19.00 Uhr

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Arnold-Drehscheibe (6381, 6385) funktionsf. 30,- EUR; 2 x 6383 (neu) 20,- EUR; Lokschuppen (6331) 5,- EUR, zus. 50,- EUR; Fabrik (6821, 6823, 6825) NEW. 50,- EUR; F-Wagen (2 x 4482 neu, 2 x 4484) jew. 20,- EUR, zus. 125,- EUR; Fleischm. N 5 x 9170, 5 x 9171 jew. 5,- EUR. Zuzügl. Porto. Tel. (06621) 74891

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Unterflurweichen Roco 15 Grad Nr. 22270 ca. 8 Paar, Trix 15 Grad Elektroweichen ca. 8 Paar, Roco-Gleismaterial, Trix-Trafos, Figuren, Autos, Zubehör jeglicher Art. Tel. (05371) 619311

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Ca. 125 Hefte „Hobby“ 1962 - 65, 1967 - 1969, ca. 20 Hefte „Das Motorrad“ 1964 - 67, ca. 15 Hefte „Auto-Motor-Sport“ 1962 - 70. Gegen Gebot, gesamt. Günter Köhler, Tel. (06172) 24321

Biete Transpress/Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Verk. ER-Videos 5 - 49, incl. Begleith. 180,- EUR. Eisenbahn-Magazin 1/73 - 12/01, je Jahrgang 8,- EUR. Modelleisenbahner 1/97 - 12/03, je Jahrgang 5,- EUR zuzgl. Porto. Helmut Zowe, Tel. (0173) 5800681

MEB ab Heft 1/75 zu verkaufen. Klaus Hofmann, An der Elbe 8/2, 01814 Bad Schandau, Tel. (035022) 40008

Wegen Auflösung günstig: DB-Beschreibungen, DV, versch. Pläne, Kursbücher, EM ab 0,50 Euro, EK, MEB + andere Monatshefte, Sonderhefte, Literatur, Bücher, Kataloge, Kalender, Verschiedenes. Mehrseitige Liste von Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Verkaufe jede Menge Monatszeitschriften, EK; EJ; EM; Miba; Modelleisenbahner, auch Sonderhefte und anderes. Stück 2,- Euro + Porto nach Gewicht. Füngers, Am Volksp. 43, 59 269 Beckum

Eisenbahn-Literatur von USA, Großbritannien, Österreich, Schweiz, Bundesrepublik und DDR. Auflösung einer großen Sammlung. Meist Topzustand. Ebenfalls Modelleisenbahn- und Historische Literatur. Liste gegen Freiumschlag. Helmut O.P.R. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 A, 45657 Recklinghausen

Achtung US-Modellbahner! Amerik. Modellb.-Magazine abzugeb.: „Model Railroader“ (ab 1979), „Railroad Model Craftsman“, „Trains“, für 5,- EUR pro Heft + 4 „Walthers“-Kataloge ab 1980 pro St. 10,- EUR. Orig. alte USA-Eisenb.-Fahrpläne ab 1942 pro St. 15,- EUR. H0-Messingmodell US-Dampflok K58 4-6-2 v. Overland, orig. Karton 500,- EUR. Tel. (0234) 17554

Verkaufe Zeitschrift Modelleisenbahner von Jahrgang 1965 - 2000 Tel. (033762) 90808

Verkaufe gegen Gebot: „Jubiläumsschrift - Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen - hrsg. von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn“. Guter bis sehr guter Zustand bis auf die Übersichtskarte von 1935. Tel. (040) 7380442 E-Mail: amiko@web.de

Verk. ME, Jahrgang 1967 - 89, 1997 - 99, EM Jahrg. 1966 - 95, Miba Jahrg. 1966 - 89 und 92, Eisenbahn-Jahrbuch 1967 u. 1969 - 85 Jahrgang u. -buch je 5,- Euro. Tel. (0351) 2842245 ab 19 Uhr

Biete Lose-Blattsammlung in 4 Ordnern, Kosak/Das große Praxishandbuch für Hobbyeisenbahner. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Verkaufe gegen Gebot: „Erinnerungen an den Bau und die ersten Betriebsjahre der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 1889 - 1890" von Neumann-Ehrhardt, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1988; neuwertig. Tel. (040) 7380442 E-Mail: amiko@web.de

Reichsbahn-Kursbücher 1897 - 1900 350,- EUR je Exemplar. Karl-P. Naumann Tel. (0172) 2673784

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 302 456 **G**

www.bahnundbuch.de - Bücher, Zeitschriften, Videos, DVDs und CDs für Ihr Hobby. **G**

Ankauf
Bücher + Zeitschriften

Junger Modellbahner sucht DDR-Modelbahnliteratur, insb. Bücher von Z. Trost, G. Fromm, Transpress-V. usw. sowie Bücher über Modelb.-Elektrotechnik. Bin auch an MEB ab 1952 interessiert. Bitte alles anbieten unter 0173/5901813 nach 18 Uhr oder Karte an: Stefan Hempel, Brachterweg 35, NL5932 XE Tegelen oder stefanhempel@wanadoo-nl

Suche Fleischmann-H0-Katalog 1974/75. Tel. (0160) 96437879

redaktion@modelleisenbahner.de

Suche preisgünstig Transpress/DMV Eisenbahn-Jahrbuch 1963 - 1985, 1972 - 1985, Schiene, Dampf. 8 Kamera, Dtsch-Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute, Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Handbuch Tfz-Dienst, Güterwagen-Handbuch, Schmalspurbahn-Archiv, Bahnhofsgestaltung (2 Bde.), Leitfaden Bremstechnik, Handbuch Anschlußbahnen, Lehmann: Güterwagen der DR, Strecken/Rangierdiesel-Lokomotiven, Mitropa zwischen gestern und morgen, Handbuch Posttechnik, Uns gehören die Schienen-Wege, Lok-Archiv Meklenb./Oldenb., Lokomoticen der DR, Museumseisenbahnwagen, Das Signalwesen der DR, Weinelt/Beer: Ausbesserung von Reisezugwagen, Bremsereinrichtungen an Tfz der Vollspurbahnen, Oehme: Wagenhunde, Handbuch Gleisbaumaschinen, DRG/DR-Lehrstoffhefte, Lokbeschreibungen, Erastzteilkataloge und DV der DR, DR-Kursbücher 1950 - 1980, alte DR-Buchfahr- und Zugbildungspläne, DMV/Fde-Broschüren, DR-Jubiläumsschriften, Eisenbahnlehrbücher Keller Verlag. Mit Preisangabe: S. Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny

Suche DGEG-Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 16/1984. Reinhardt Peter, Siedlerweg 1, 89290 Buch, Tel. (07343) 6829

Suche Märklin-Magazine 60er- und 70er-Jahre, einzeln oder komplette Jahrgänge. Tel. (030) 4311859

Suche vom Verlag Gera-Nova Eisenbahn-Fahrzeug-Katalog, Band 1, „DR-Triebfahrzeuge". Ernst Schaab, Tel. (05625) 5981 Bad Emstal

Suche Märklin-Magazine, kompl. Jahrgang 1980 - 1984 + Hauptkataloge 1951, 52, 53, 55, 56. Suche Rheingoldw. 1. Kl. Nr. 10503, Bj. 88-90, Art.-Nr. 4228. Mä. H0. Tel. (030) 4311859

Suche von Bufe: Eisenbahnen / Straßenbahnen in Pommern, Ost- / Westpreußen. Nur Bestzustand! Ulrich Brückner, Carl-Schorlemmer-Ring 41, 06122 Halle, Tel. (0345) 8055899

Verkauf
Fotos + Dias

Abschied von der BR 477 a. Video: Die letzten Fahrten der Berliner S-Bahnzüge BR 477 vom Ostbahnhof über Ostkreuz, Köpenick n. Erkner, 50 Min. 9,50 Euro. Tel. (02357) 3181

Biete CD-ROM mit jpg- u. bmp-Datei. Bahnfotos 1987 - 2003, über 175 Bilder DR, DB, DBAG, MAV,, ÖBB, HSB. 25,- EUR. Bestellung an: R. Schüler, Dr.-Silberborth-Str. 22, 99734 Nordhausen/Harz. Tel. (0173) 3827917

Biete Fotos und Postkarten von Eisenbahnen, Kom, Strab und Fahrgast-Schiffen, ab den 50er-Jahren aus West-Europa und Kanada. Fritz Roth, Bahnhofstr. 20A, 63477 Maintal, Tel. (06181) 494591

Video-Neuerscheinung: 833 km mit 01 118 und 241 801-0 in Doppeltraktion zum „Rhein in Flammen" an die Loreley ... über den „Viaduc de Moresnet" in Belgien". 66 Minuten mit einzigartigen, packenden Fahrszenen. Bitte kostenfreie Farbinfo mit Bestellcoupon anfordern! Tel. (02166) 68 0122 oder unter www.wk-press.de **G**

Ankauf
Fotos + Dias

Suche Videomaterial der Dampflok Typ 151 der spanischen Eisenbahn, auch vom Eisenbahnmuseum Museo nacional de Ferocarilles in Madrid. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlußtermine 2004 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
2/04	Mi. 21.01.04	Mi. 10.12.03
3/04	Mi. 18.02.04	Mi. 21.01.04
4/04	Mi. 17.03.04	Mi. 18.02.04
5/04	Mi. 21.04.04	Mi. 17.03.04
6/04	Mi. 19.05.04	Mi. 14.04.04
7/04	Mi. 16.06.04	Mi. 19.05.04

Anzeigen

Telefon: 0 75 24 / 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon: 0 75 24 / 97 05-41 Caroline Becker
Fax: 0 75 24 / 97 05-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

Wer könnte noch mit Bild- u. Textmat. über die Oderbruchbahn weiterhelfen, z. B. Einsätze d.V-15/M Perzugdiest usw. Auch bauliche Anlagen z. V. KCBF Golzow/Seelow u. Ähnliches sind gern gesehen. Alles, was Aufschluss geben könnte. Frank Müller, Alt-Friedrichsfelde 74, 10315 Berlin, Tel. (030) 5137115

URLAUB

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl-Oberwiesenthal. Komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand. Max. 3 Pers., 3 Gehmin. bis Bhf. Fewo pro Nacht 35,- Euro. Tel. (037342) 16980 **G**

Abenteuer Plandampf, Brockenbahn! Schierke/Harz, Villa Regina, FeWo's + Doppelzi., insges. 18 Betten. 16,- EUR p.P. mit Naturfelsengarten, Bhf. 8 Gehminuten, auch Haus-zu-Haus-Transfer mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Die Harzquerbahn fährt an unserem Haus vorbei. Modern, gemütlich u. komf. eingerichtete FeWo für 2-5 Pers. ab 31,- Euro. Carola August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend, Tel. (03 9455) 494 www.fam-august.de **G**

Winterurlaub in komf. und gemütl. FeWo an der ostfr. Nordsee, Nähe Norden. Schnupperangebot 149,- Euro, 7 Tage, 2 Pers., Tel. (02381) 268 76 oder www.ferienwohnung-kaiser.com **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Bremen: Fewo auf Bauernhof, idyllische Lage. 12 km Stadtmitte und Worpswede. Kohlfahrt mit Moorexpress. 2-6 Personen ab 40,- Euro. www.Hof-Hoppe.de Bernhard Hoppe, Wasserhorst 5, 28719 Bremen, Tel. (0421) 640881 Fax (0421) 6447457 **G**

Unsere Kleinbahn wird wieder fahren! An der Strecke Freital - Kipsdorf, zum Teil nach dem Hochwasser aufgebaut, bieten wir Zimmer, Fewo, in ruh., ländl. Ortsrandl. m. v. Kleintieren. Bitte Hausprosp. anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

FH + Ap., Insel Usedom, Ostsee 200 m, Hund, bis 30.4. 155,- - 230,- Euro. Tel. (0331) 872720 **G**

DIES + DAS

Achtung neue Telefonnummer: Werner Ilgner, Freiberger Str. 10, 09496 Marienberg, Tel. (03735) 6607973

Wer kann mir helfen? Suche Kardanwelle für E 03 von Lima, Nr. 208289 LP, Spur H0. Tel. (09131) 490329 oder (0172) 8815091

Abschied von der BR 477 a. Video: Die letzten Fahrten der Berliner S-Bahnzüge BR 477 vom Ostbahnhof über Ostkreuz, Köpenick n. Erkner, 50 Min. 9,50 Euro. Tel. (02357) 3181

Private Kleinanzeigen,
die nach Anzeigenschluß eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e.V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

Suche Märklin-Katalog D 1965/66! Nur neuwertig! Kauf o. Tausch geg. 1968/69, o. 1971, 1973. Suche ältere Elastolin- u. Lineol-Figuren, Burgen, Fahrzeuge, Zubehör, usw.! Tel. (075 22) 21852

Infos über Modelleisenbahn und Vorbild im Internet. Messeberichte und Termine. http://www.hobby-modelleisenbahn.de

Suche funktionstüchtigen Strecken-, bzw Signalfernsprecher OB 33 o. OB 52 o. ähnlich bis Bj. 1960 (Tischgerät) aus F-Bude. Angebot an Tel. (03971) 210453, bzw. Tel. (0172) 3865042

Biete 3 Lokschilder (DR) an. Herstellungs- bzw. Einsatzzeiten ca. 1940 - 1965, 99535 Nals, 64186 Gals, E 1834 Nald. **Chiffre M-1/38256**

Wir verkaufen: 1 Grubenlok EL9, Bauj. 1968; 3 gedeckte Grubenwagen, 5 offene Grubenwagen, 300 m Gleisjoche S41 umgespurt auf Holzschwellen 600 mm, 3 Weichen, komplett, ca. 3,5 to Verbindungslaschsätze. Tel. (02691) 2218

Suche Lokschilder, Gattungsschilder und Fabrikschilder von Lokomotiven. Angebote bitte an: Sven Hannemann, Schöneicher Str. 14 a, 13055 Berlin Tel. (0179) 5911948

www.modell-miniaturen.de Webkatalog für Modellbauer und Modell-Sammler mit Buschkatalog. **G**

Tausche 100 St. Videosexkassetten VHS ladenneu in Cover, gegen Märklin-H0-Artikel, auch Schienen, Meta und Kunststoff Serie 7200 und Zubehör. **Chiffre M-1/38345**

Suche: Original-Eisenbahn-Werbeposter (alle Größen anbieten) und fahrbereite Dampflok/Regelspur. Nur schriftl. Angebote mit Bild. Günther Wilhelm, Schweinfurter Str. 75, 97464 Niederwerrn

Achtung! Modelleisenbahner für unsere Modellausstellung im Herbst 2004 gesucht. Für die Spurweiten H0 / H0e / H0m - TT / TTm - N / Nm und Z. Info unter Tel. (05551) 65986 oder Tel. (0171) 8289135

Verk. Buch ü. Eisenbahn-Uniformen "Das Kleid des Eisenbahners", 680 S. deutsche Uniformvorschriften v 1842 - 1993 mit 48 Farbtafeln, detaill. Abb. u. Erläuterungen, 44,90 EUR inkl. Versandkosten. Jürgen Hartmann, Quellhorststr. 3, 31582 Nienburg, Tel. (05021) 13725

Alte Eisenbahnaktien aus aller Welt, dekorativ, z.T. mit Abbildung alter Dampflokomotiven, ab 25,- Euro. Tel. (04706) 341

Biete Postk. versch. Verlage, alle Traktionen, Preise 50 Stck., 10,- Euro. 100 Stck. 17,50 Euro. 200 Stck., 32,50 Euro. 500 Stck. 60,- Euro. Porto lt. Auslage. J. Schmahl, Postf. 1014 41, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328

BÖRSEN + AUKTIONEN

Große Modellbahn- u. Autobörse in der Vogtlandstadt Plauen, am Sonntag, den 21.12.03 in der Festhalle von 9.30 - 15 Uhr. Parken ist kostenlos. Info: Pohl, 08523 Plauen, Eug.-Fritsch-Str. 24, Tel. (03741) 224378 Fax (03741) 147220 **G**

9. Neuwürschnitzer Modellbahn-, Auto- u. Biertruckbörse am 01.02.04 von 10-15 Uhr im SKZ 09376 Neuwürschnitz, Schulstraße, Tel. (0372 96) 87564 **G**

Würzburg, Gaststätten der Residenz, Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse jeweils von 10-16 Uhr, am 25.01.04. Infos: (0931) 18750; Fax (0 931) 18720; E-Mail: lwlmarketing@aol.com **G**

Modelleisenbahn-, Auto-Börse am 21.12.03, von 11 - 17 Uhr in der Staden-Halle/Tiefenstein, in 55743 Idar-Oberstein. Tel./Fax: (06781) 22931. **G**

11. Januar 2003 - 11 Jahre Modellbahn- und Spielzeugbörse der Modellbahnfreunde Bexbach. Geöffnet von 10 - 16 Uhr, Höcherber-Hallen Bexbach. **G**

Ramsteiner Modelleisenbahnbörse am 07. März 2004, Haus des Bürgers Ramstein, 10-16 Uhr. Alle Spuren, Blechspielzeug, etc. - Anmeldung bis 20. Febr. 04. MBF Westpfalz / Küster, Tel. (06371) 42659. **G**

Leipziger Modellbahnbörse: Samstag, 17. Januar 2004, 10 - 14 Uhr, Volkshaus, Karl-Liebknecht-Str. 30-32. Veranstalter: Hans Schimpf, Sandmännchenweg 42, 04277 Leipzig, Tel. (0341) 8620225. Nächste Termine: 13. März und 17. April 2004 **G**

Modelleisenbahn- und Modellautobörse am 21.12.03, von 11 - 17 Uhr in der Stadenhalle/Tiefenstein in 55743 Idar-Oberstein. T. Vogt: Tel./Fax (06781) 22931 **G**

Modelleisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
86825 Bad Wörishofen,
Autohaus Schragl • Karl-Benz-Straße
Di., 6. Januar 2004, Hl. drei Könige,
10 - 16 Uhr • Info: Tel. 08261/6142
Veranstaltungsbüro Graf

!!! Bitte beachten !!!
Private Kleinanzeigen kosten:
1 - 5 Zeilen 5 €, 6 - 10 Zeilen 10 € usw.

Vergeblich von Börse zu Börse gerannt, viel Fahr- und Eintrittsgeld ausgegeben und doch nichts erreicht. Das muss nicht sein!!! Sie können auch in Ruhe zu Hause auswählen, denn kostenlos erhalten Sie unsere jeweils aktuelle Versandangebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Nur Postkarte oder Fax an: Abt. M5 SHMV-Versand, Emilienstr. 60, 45128 Essen Telefax (0201) 7266655 **G**

Börse am 21.12.03 in 04442 Zwenkau "Waldesgrün", Talgasse 11 (Anf. ü. Sportplatz) von 9 - 13 h. Inf Tel. (0 341) 4798428 oder (0172) 3412573 **G**

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE über 20 Jahre bekannt, beliebt, gut
wöchentliche Marktveranstaltungen
kostenloses Termin-Abo/Termin-Info:
Tel.: 02103-51133 Fax: 02103-52929
Internet: www.adler-maerkte.de
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstraße 16, 40721 Hilden

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 14.12.03 , 33607 Bielefeld, Blumengroßmarkt, Oldentruperstr., 11 - 17 Uhr; 21.12.03, 34121 Kassel, Messehallen, Damaschkestr. 55, 10 - 16 Uhr; 28.12.03, 30453 Hannover, Blumengroßmarkt am Tönniesberg 11 - 17 Uhr. An- und Verkauf - Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug etc. Reservierungen unter: Tel. (052 01) 849718 o. Fax (05021) 849720 **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de 01069 - Dresden Robotron Zinzendorfstr. 05 am 28.12.2003 von 10 - 14 Uhr. NEU 10319 - Berlin Abacus Tierparkhotel Franz-Mett-Str. 3-9 Samstag, 10.01.2004 von 13 - 17 Uhr. 990 84 - Erfurt comcenter Brühl Mainzerhofstr. 12 (hinter d. Dom) Samstag, 17.01.04 von 10 - 15 Uhr. Info: Herzog / (030) 56400536 / Postfach 520 555 / 12595 - Berlin **G**

www.Freiburger-Spielzeugbörse.de Samstag, 28.02.04 von 11 - 16 Uhr, Messehalle 3, Messe Freiburg im Breisgau. Info: Tel. (0761) 2922242 **G**

Achtung wieder im Rathaus Wemmetsweiler!!! Modellbahn- und Autobörse am 04.01.04 des MEC Wemmetsweiler e.V. im Rathaus in Merchweiler - OT. Wem. von 10 - 16 Uhr. Info: Tel. (06825) 495562 **G**

Modellbahn-, Auto-, Blech-, Spielzeugmarkt, jeweils sonntags 10.00 - 15.00 Uhr am 21.12.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt im Gesellschaftshaus, am 18.01.2004 in 95482 Gefrees in der Stadthalle, am 25.01.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt im Gesellschaftshaus, am 01.02.2004 in 96101 Hallstadt bei Bamberg in der Bettelseehalle, info-Tel. (07331) 938640, www.algado.de **G**

29.02.2004, 10.00 - 16.00 Uhr, 36093 Künzell/Fulda, Gemeindezentrum, Veranstalter: Martin Habersack, Tel. (0661) 34605; Angebot: E, A, B; Sonstiges: Tel./Fax (0661) 34212 **G**

20.12., 69412 Eberbach Stadthalle, 3.1.04., Heilbronn-Frankenbach, Gemeindehalle, 10 - 16 h, Modelleisenbahnmarkt, Info: Ehlert, PF 21, 74867 Neunkirchen, Tel./Fax (06262)918102 **G**

22. Modelleisenbahn- u. -Autobörse am 25.01.04 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach von 10 - 16 Uhr in der TG-Halle. Info (06894) 383569 ab 17 Uhr. Veranstalter: MEC St. Ingbert e.V. **G**

MODELLWELT & HOBBY 2004



Sa. 24. / So. 25. Jan. von 10 - 18 Uhr
BAD SALZUFLEN MESSEZENTRUM
HALLE 20/21
bis zu 20.000!! qm Ausstellfläche - ca. 40 internationale Schau - und Vorführanlagen - Live Steam - Rennbahnen - Slot Car Racing - RC Trucks - Schiffs - und Flugzeugmodellbau - Plastik - und Kirmesmodellbau - Air Brush u.v.m.
Riesiger Modell - und Sammlermarkt mit über 1500 Meter Tischlänge sowie integrierter Puppen und Bärenbörse
Tel. 05201/849718 Fax 05201/849720
Das Messezentrum verfügt über 5000 Parkplätze im Nahbereich. Zu erreichen über die B 239 ca. 2,5 km entfernt der Autobahn A 2 Abf.Herford/ BAD SALZUFLEN

BÄRLINER MODELLBAHN-TAGE 2003
12. - 14 Dezember, 10 - 18 Uhr
Messezentrum Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1 - 3, 12099 Berlin
+ Anlagenschau
+ Ausstellung
+ Sammlermarkt
+ Unterhaltungsprogr.
+ Automania

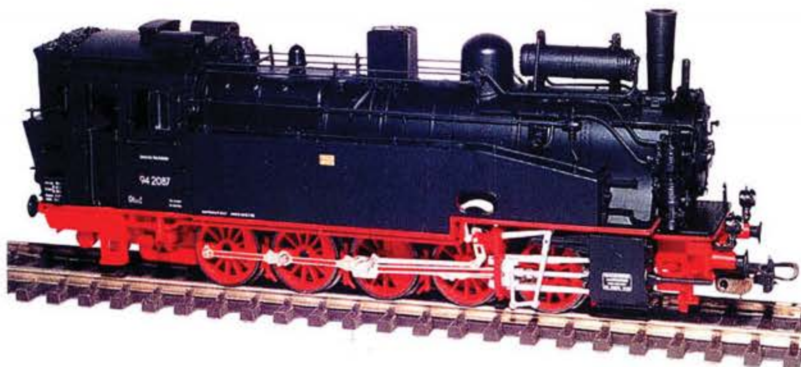
Jomo's
Allen Händlern, Besuchern und Freunden von Jomo's Modelleisenbahn- u. Spielzeugmärkten ein tolles Weihnachtsfest!
Termine zum Jahreswechsel:
Freitag, **26. Dezember/2. Weihnachtstag**
Dortmund Fredenbaumhalle 11 - 16 Uhr
Samstag, **27. Dezember**
Wuppertal Uni-Halle 10 - 16 Uhr
Sonntag, **28. Dezember**
Duisburg-Homberg Glückauf-Halle 11 - 16 Uhr
Donnerstag, **1. Januar/Neujahr**
Neujahrs-Börse
Schwerte Freischütz 11 - 16 Uhr
Info: JOMO'S 0231/4960981

Blumengroßmarkt
Berliner Spielzeugbörse
Friedrichstr. 18, U-Bahn-Koch-Str., Zentrale Lage, 500 Parkplätze
So. 18.01.04, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– Euro Kinder 2,– Euro
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling
Telefon (030) 7 84 23 46, 17–19 Uhr

Modelleisenbahn- Auto-Tauschbörse 2004
Giessen: So. 04.01.04, Kongresshalle, Berliner Platz
Bad Hersfeld: So. 11.01.04, Jahnhalle, August-Gottlieb-Str.
Kassel: So. 18.01.04., Uni Mensa Holländischer Platz
Erfurt: Sa. 07.02.04, Thüringenhalle,
Fulda/Petersberg: So. 29.02.04., Probsteihaus, Probsteistr.
von 10.00 - 16.00 Uhr
Infos:
Tel. + Fax: 0 56 56/92 36 66

Graeber - Auktionen und Märkte
Modelleisenbahnen: Spur TT, 00, H0, 0, I, Automodelle
198. Auktion: 13.12.03
Spielzeugmärkte in Kaunitz:
• 07.12.03
• 04.01.04
Literatur, Baukästen, Dampfmaschinen, Blechspielzeug
Auktionshaus Graeber, Langerfelder Str. 129, 42389 Wuppertal,
Telefon: 0202/2741301-02, Fax: 0202/2741303, 24-Std.-Service: 0172/2670859

Für vorbildgetreuen Einsatz auf der Steilstrecke gönnt Uwe Balzer Pikos 94.20 die kleine Verschönerungskur.



Eibenstock-Frisur

Nachher: Unter anderem neue Anstellwellen, Luft- und Speisepumpen sowie die typischen Bauteile der Gegendruckbremsanlage werten 94 2087 auf.

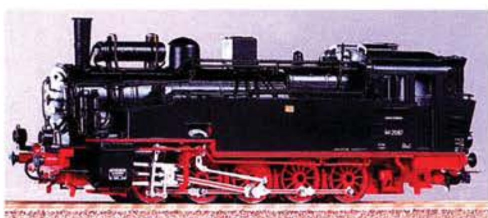


Foto: Piko

Vorher: Sonneberger Serienausführung der 94 2087.



Mit dem H0-Modell einer Lok der Baureihe 94.20 erfüllte Piko einen lang gehegten Wunsch vieler Modelleisenbahner. Und doch gibt es kleine Details, die an dem schönen Modell noch verändert werden können.

Beim großen Vorbild gleichen sich Lokomotiven einer Baureihe auch nicht in jeder Einzelheit. Gibt es doch schon Bauartänderungen bei den einzelnen Baulosen, waren weitere Änderungen im RAW durch Reparatur oder Tausch von Baugruppen nicht ungewöhnlich. Für den Steilstreckeneinsatz erhielten zum Beispiel einige Maschinen der BR 94.20-21 Gegendruckbremsen der Bauart Riggenbach gemäß der Dienstvorschrift Steilstrecken der Rbd Dresden vom 1. Januar 1958. Mit der Gegendruckbremse ausgerüstet waren 94 2029, 2054, 2080, 2087, 2100, 2105, 2136 und 2138.

Die Freizeitgruppe Modelleisenbahn im Bw Leipzig Hbf Süd hält in der Nenngröße H0 die Erinnerung an die Rampe Eibenstock, seit dem Talsperrenbau Geschichte, wach. Mitglied Uwe Balzer hat zwei der Piko-Loks passend frisiert und zwar nach Vorbild der in Eibenstock unter anderen eingesetzten 94 2043 und 94 2087, letztere mit der Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüstet.

Zunächst entfernt man vorsichtig das Spritzteil mit Anstellwellen und Wellenhalter bis zum Domentnahmeventil. Der Anstellwellenhalter wird durch ein Stück Messingdraht (Ø 0,8 mm), um 90 Grad gebogen, ersetzt. Die Anstellwellen entstehen aus 0,3-mm-Stahldraht. Bis auf einen Rest von 3 mm Stärke feilt man sodann den Bund am Schonsteinkopf erst mit einer Feile, dann mit feinem Schmirgelpapier ab.

Die Abstände der Handstangen am Führerhaus sowie der Handläufe zu den Wasserkästen betragen beim Vorbild etwa 200 mm. Um die Handstangenhalter entsprechend zu kürzen, sind sie vorsichtig aus den Bohrungen zu ziehen. Anschließend werden sie wieder in die Lagerungen gedrückt; ein Verkleben ist nicht erforderlich.

Da hier auf eine Beleuchtung verzichtet wurde, ist diese samt Loklaternen komplett zu entfernen, die Öffnungen sind zu verspachteln. Neue Laternen und Halterungen aus Messingguss treten an Stelle der alten.

Luft- und Speisepumpe werden beispielsweise durch solche der Gützold-75.5 ersetzt.

Stehen für die Wiedergabe der Gegendruckbremse die Bauteile der Roco-58 nicht zur Verfügung, finden alternativ ein Stück Messingrohr (Ø 2 mm) für den Auspufftopf – bei 942087 wie 94 2105 vor dem Schornstein – und Kupferdraht (Ø 1,2 mm) für die Rohrleitung Verwendung.

Echte Steinkohle statt des Imitats im Tenderaufsatz rundet den Friseurtermin zusätzlich ab.

Wolfgang Bahnert/hc

Materialliste

- Messingdraht hart Ø 0,8 mm
- Stahldraht Ø 0,3 mm
- 4 Loklaternen mit Halterung (Weinert)
- 1 Luftpumpe (Gützold-75.5)
- 1 Speisepumpe (Gützold-75.5)
- Rohrleitung und Auspufftopf der Gegendruckbremse (Roco-58)



Überarbeitete Handläufe, die Loklaternen von Weinert und auch die Steinkohle im Kastenaufsatz stehen 94 2043 gut zu Gesicht.

Fotos (3): W. Bahnert

Überzeugende Winterlandschaft: Die Berücksichtigung der in der Natur meist schräg verlaufenden Gesteinsschichten zeigt Wirkung.

Teil 1

Fels-Formationen

Steile Hänge, blanker Stein: Michael Robert Gauß nutzt sein Winter-Diorama, um mit Profi-Tipps zur vorbildlichen Gestaltung schroffer Bergschründe Hilfestellung zu geben.

Bis dato erscheint den meisten Modellbahnfreunden die gekonnte Umsetzung schroffer, von der Witterung gezeichneter Gesteinsformationen als nicht wirklich zu erreichender heiliger Gral des Landschaftsmodellbaus. Aus Versagensangst stellen sie die persönlichen gestalterischen Fähigkeiten gar nicht erst auf die Probe, sondern greifen lieber gleich zum Fertigfelsen von der Stange. Doch der Versuch, diese Selbstzweifel zu überwinden, kann sich durchaus lohnen: Ausprobieren ist daher angesagt!

Wie bei allen handwerklichen Tätigkeiten steigt oder fällt auch beim Felsenbau die Qualität des Ergebnisses sowie die Freude an der Arbeit mit der Beschaffenheit der Werkzeuge und Materialien. Wer die Wahl hat, hat die Qual: Geeignet ist viel, doch wirklich optimal sehr wenig.

Bevor sich der experimentierfreudige Bastler ans Werk macht, sei ihm darum empfohlen, folgende Grundausstattung im Haus zu haben: Mehrere scharfe Bastelmesser (mit großen Abbrechklingen) oder Schneidegerät (heißer Draht); Hartschaummaterial wie Styropor oder Styrodur in verschiedenen Stärken; weißer Holzleim (Kaltleim; Ponal oder ähnliches Produkt); „Knauf-Goldband"-Fertigputzgips; ein bis zwei Gummibecher zum Anrühren; verschiedene Spachtel und Palettmesser; Stechbeitel in verschiedenen Größen; feine Drahtbürsten; rostfreies Fliegendraht-Gewebe (sinnvoll bei Anlagen in offener Rahmenbauweise) und Tacker.

Stabiles Fundament erleichtert Gestaltung und garantiert Langlebigkeit

Ein stabiles Fundament erleichtert die spätere Ausarbeitung und garantiert Langlebigkeit. Bei Anlagen in offener Rahmenbauweise schafft ein auf den tragenden Spanten montiertes Sperrholzbrett die nötige Basis für das entstehende Gesteinsmassiv; oberhalb und unterhalb der Felswand werden verbleibende Lücken vor beziehungsweise nach dem Aufschichten des Hartschaummaterials in der allgemein üblichen Technik mit Fliegendrahtgitter verschlossen.

Unser in den Bildern vorgestelltes Beispieldiorama wurde in Plattenbauweise erstellt und kommt somit ganz ohne Fliegengaze aus. Für kleine Schaustücke ideal, ist diese Technik ohne aufwendige Rahmenkonstruktion im vollwertigen Anlagenbau vor allem Anfängern zu empfehlen. Auf den Fotos ist zudem erkennbar, dass das Diorama aus einem bereits nahezu fertigen Objekt umgebaut wurde. Dies soll den geneigten Leser nun im doppelten Sinne zur Verbesserung der eigenen Anlage ermutigen, falls sich in Sachen Landschaftsgestaltung bisher noch keine hundertprozentige Zufriedenheit einstellen wollte. Denn wer damit beginnt, seine Modelleisenbahnanlage als eine Art lebendiges Bühnenbild oder auch als Abenteuerspielplatz zu betrachten, der erschließt sich selbst neue Perspektiven und öffnet sein Innerstes für einen sehr interessanten Ablauf: Und genau jener persönliche Prozess, welcher bei jedem Menschen etwas anders voran- →

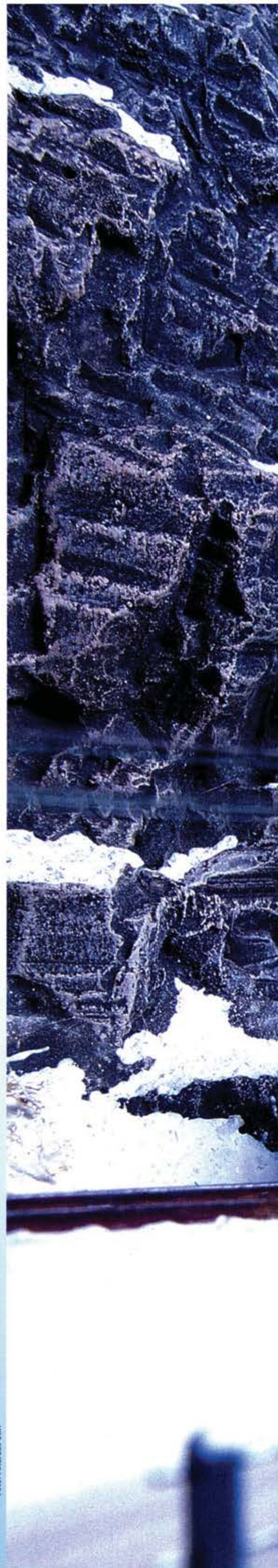


Foto: Andreas Stirl


DB



Die Gestaltung des Felsen-Innenlebens aus Styropor hat vor allem nicht unerhebliche Gewichtsvorteile. Nur die aufgeladenen Krümel stören.



Bevor es ans Verkleben geht, sollte man die grob zurechtgeschnittenen Styroporbrocken zunächst einmal für eine Stellprobe aufeinandertürmen.

geht und dadurch irgendwann einen individuellen Stil hervorbringt, ist Grundvoraussetzung für Kreativität - und damit Tenor auch dieses Werkstatt-Beitrags.

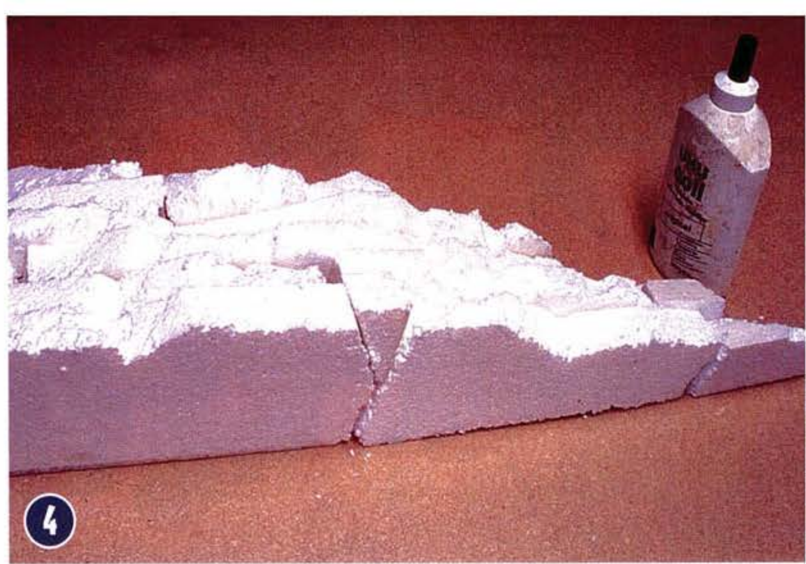
Es ist ratsam, das Hartschaum-Innenleben der späteren Felswand zuerst lose aufzubauen. Mit Bastelmesser oder dem so genannten heißen Draht wird Schicht für Schicht in Form gebracht, bis die so entstandene Mauerstruktir die gewünschte Höhe erreicht hat. Keine Angst, die anschließende Verklebung muss nicht zum Puzzlespiel ausarten: In gleicher Formation liegend auf einem benachbarten Tisch platziert, können die federleichten Einzelteile schnell wieder zugeordnet werden. Auf dem gesäuberten Holzuntergrund lassen sich die Hartschaumbrocken mit Weißleim zuverlässig verkleben. Dieser verhältnismäßig preiswerte Klebstoff verbindet auch die Styroporteile untereinander mit ausreichender Festigkeit. Punktuell etwas „Goldband"-Fertigputzgips in den Fugen erhöht die Stabilität

Weniger ist mehr: Das gilt nicht nur für den Bewuchs, sondern nicht minder für den Schnee, der sich nur an flachen Stellen im Gestein sammeln kann.

Foto: Andreas Stirl



Hartschaumschnitt: Mittels eines Bastelmessers erhält schon das noch blanke Styropor Stück für Stück die ersten felsigen Charakterzüge.



Die gesamte Felswand wird in geordneten Einzelteilen auf einer Platte zwischengelagert, um sodann unten beginnend festgeklebt zu werden.

der noch klebefeuchten Konstruktion von vornherein und erlaubt dadurch zudem ein rascheres Arbeiten.

Kleinere Felsformationen können selbstverständlich auch direkt aus der Fliegengitter-Landschaftshaut gefaltet werden. Mit einem breiigen Weißleim-Spachtelmasse-Gemisch fixiert, erreicht ein solcher Unterbau ausreichende Festigkeit.

In beiden Fällen sollte die Basiskonstruktion allerdings gut durchgetrocknet sein, ehe der eigentliche Verspachtelungsvorgang mit dem Fertigputzgips beginnen kann. Gegenüber herkömmlichem Modellgips zeichnet sich dieser Werkstoff durch eine extrem lange offene Zeit sowie weitere für den Einsatz im Modellbaubereich sehr positive Eigenschaften aus, welche sich im Laufe weiterer Werkstatt-Berichte bestimmt noch allesamt erschließen werden.

Unbedingt sollten Fotografien realer Felsen des großen Vorbilds vorliegen und diese genauestens betrachtet und gewissermaßen verinnerlicht worden sein, ehe man auf der Modellanlage oder dem Diorama zur Tat schreitet. Weitergehende Felsenstudien in freier Natur eröffnen deren unglaubliche Vielfalt und bisher ungeahnte Variationsmöglichkeiten bei der Nachbildung. Um Geologen nicht zu schockieren, dürfte es ratsam sein, sich bei der Gestaltung seiner Modellanlage auf nur eine einzige Gesteinsart zu beschränken. Zählt man sich selbst zum Kreis dieser Fachleute oder hat man beim Vorbild die Konfrontation zweier Gesteinsarten dokumentiert und damit deren Authentizität sichergestellt, kann man selbstverständlich reinen Gewissens zur Modellnachbildung des reizvollen Naturkontrasts schreiten!

In den mit kaltem Wasser etwa zur Hälfte gefüllten Gummibecher wird mit einem schmaleren Spachtel so lange Fertigputzgips-Pulver eingerührt, bis ein sehr zäher, doch nicht klumpiger Brei entsteht. Die richtige Konsistenz zur Verarbeitung im Felsenbau hat die hefeteigartige Masse erreicht, sobald sie bei gekipptem Becher infolge der Schwerkraft nicht mehr herausfließt.

Palettmesser und kleine Spachtel bringen das Modell-Gestein in Form

In grobe Form gebracht wird die spätere Modell-Gesteinssubstanz mit kleinen Spachteln und Palettmessern. Nur keine Hemmungen beim Auftrag und dabei bitte ständig die Fotografien der Vorbild-Felsen im Auge behalten! Unter einer zirka zwei bis vier Zentimeter starken Gipsschicht verschwindet schließlich die Unterkonstruktion der Modell-Felswand. „So dick?" wird sich nun mancher erstaunte Leser fragen. Ja, diese extreme Materialstärke ist erforderlich, um eine spätere Bearbeitung nach Bildhauer-Manier zu ermöglichen. Im Bereich einer Wiese ist hingegen meist schon ein drei bis fünf Millimeter starker Gipsauftrag ausreichend.



Fotos (5): Gauß

Vorteil: Bereits während seiner Verarbeitung lässt sich der eigentlich für Innenräume bestimmte Fertigputzgips ohne Hektik vormodellieren.

Je zerklüfteter der Hartschaumuntergrund im letzten Arbeitsschritt ausfiel, desto besser haftet nun das Gipsgemisch. Fertigputz zeichnet sich überhaupt durch sehr gute Haftung auf nahezu allen Untergründen aus. Klebt die Masse zu häufig am Werkzeug, schafft eine angefeuchtete Spachtelklinge Abhilfe. Ratsam ist das Vergipsen der Felswand von unten nach oben; Rechtshänder beginnen links, Linkshänder rechts. Der Erstanwender wird vielleicht erstaunt sein, wie ordentlich und ganz ohne den vom schnell bindenden Gips her gewohnten Zeitdruck man dieses Material bereits während des Auftragens vormodellieren kann.

Dennoch: Sobald bei dem Gemisch der Abbindeprozess begonnen hat, sollte man keineswegs versuchen, den Gipsbrei durch erneutes Zusetzen von Wasser wieder verflüssigen zu wollen und mit Gewalt abermals aufzurühren: Ein auf diese Weise totgeschlagener Gips würde niemals mehr so fest aushärten wie ein frisch angemachter!

Der Abbindeprozess ist nämlich der Bildung feinster Kristalle zu verdanken und dies geschieht gips-spezifisch leider nur ein einziges Mal...

Während des Vorgangs wird Wärme freigesetzt, die eigentliche Trocknung – und mit ihr →



Die bildhauerische Bearbeitung mit Stechbeiteln erfolgt am harten, aber noch nicht ganz trockenen Gips. Der Borstenpinsel dient als Kehrbesen.



Erste Malaktivität: In Schwamm-Lasurtechnik aufgetragen, erhält die fertig gestaltete Gesteinsstruktur zunächst ihre dunkelste Grundfarbe.

die vollkommene Aushärtung. Sie geschieht aber erst viel später. Und genau dieses Zwischenstadium nutzt der Modellbauer für eine wahrhaft bildhauerische Tätigkeit an der Replik: Mittels verschiedener Stechbeitel sowie kleiner Drahtbürsten (und dabei stets die Fotografien der nachzubildenden Vorbildstruktur fest im Auge) erfolgt die Ausarbeitung der Feinheiten. Herausbrechen, Kratzen, Schaben und Gravieren: Nahezu alle denkbaren Bearbeitungstechniken sind hierbei erlaubt!

Besondere Aufmerksamkeit sollte man glaubhaften Ecken und Kanten widmen. Gräbt man mit dem Stechbeitel einmal zu tief und stößt auf den Styroporkern, so ist dies kein Grund zur Aufregung. Derartig entstandene Löcher werden im diese Graveurtätigkeit abschließenden Arbeitsgang wieder mit etwas Spachtelmasse verschlossen. Einige wenige solcher Höhleneingänge können allerdings auch durchaus authentisch wirken und dürfen bleiben. Für die Farbgebung der Felswand bietet sich eine individuelle Kombination zweier aus der klassischen Malerei stammender Techniken an: Ganz aufs gewünschte Endergebnis zugeschnitten, verlagert sich der Schwerpunkt der Mal-

Je früher der Morgen, desto kälter, aber auch klarer die Luft: Bahnwärter und Freizeitjäger Friedrich Zeller hat mit Knut bereits die Strecke inspiziert.

Foto: Andreas Stirl



Zweite Malaktivität: Den optischen Eindruck räumlicher Tiefe zeigen die Details der Felswand nach mehreren Farbaufträgen in Granuliertechnik.



Identisches Vorgehen: Die Granuliertechnik kommt ebenfalls bei der farblichen Behandlung des Bahnwärterhauses zur Anwendung.

aktivitäten entweder hin zur Lasur- oder Granuliertechnik.

Erneut werden geschärften Blickes zuerst die Vorbildfotos studiert. Will man einen eher hellen Gesteinstyp nachbilden, empfiehlt sich die Umsetzung in zweifacher Lasurtechnik unter Verwendung gebräuchlicher Vollton-Abtönfarben aus dem Baumarkt: Hierzu trägt man zuerst eine satte Lasur im hellsten Farbton des Vorbildgesteins auf. Ist diese Schicht gut durchgetrocknet, erfolgt ein zweites – recht wässriges – Lasieren, nun allerdings im dunkelsten Ton des entsprechenden Gesteins. Trickreich und schnell gelingt die Verarbeitung der Lasurfarbe mittels zweier Schwämme: Der eine ist stets satt mit Farbe getränkt und dient dem gleichmäßigen Auftrag, der andere wird nebenbei in einer mit Wasser gefüllten Schüssel immer wieder ausgewaschen und -gewrungen und dazu benutzt, die dunkle Farbe von den Spitzen der Gesteinsstruktur abzuwischen. So bleibt die dunkle Lasur nur in den Vertiefungen der Felswand zurück und betont diese effektvoll. Die zuerst aufgebrachte helle Farbe tritt noch immer zutage, wirkt aber derart marmoriert viel lebendiger. Abschließend erfolgt die Betonung besagter Spitzen in Granuliertechnik, dem Farbauftrag mit nahezu trockenem Pinsel, mittels altweißer Acryl- oder Plakafarbe.

Zum Zeitpunkt der Felsfarbgebung stand bei unserem Beispiel-Schaustück bereits die bevorstehende Ausgestaltung als Winter-Diorama fest, was nicht ohne Auswirkung auf die Farbtonwahl blieb. Sehr dunkle Töne erhöhen die Kontrastwirkung zwischen Felswand und verschneiten Flächen, weshalb mit dem Schwamm auch nur eine einzige Lasur in dunklem Graubraun aufgetragen wurde. Doch keinesfalls dürfte der geneigte Leser in dieser zweiten Methode die einfachere vermuten, denn Priorität hat hier eine möglichst perfekte Beherrschung der anspruchsvolleren Granuliertechnik. So werden mit trockenem Pinsel verschiedene Erdbraun-, Ocker- sowie Grautöne der Reihe nach aufgebracht, zuletzt schließlich das beschriebene Altweiß. Je heller der Ton, desto vorsichtiger erfolgt der Farbauftrag. Nach ausgiebiger Übung wird sich ganz bestimmt auch bei Anwendung dieser Technik bald das erste persönliche Erfolgserlebnis einstellen.

Folge zwei beschäftigt sich mit der Thematik - und Problematik - der winterlichen Landschaftsgestaltung.

Michael Robert Gauß

Teil 2 erscheint im Februar-Heft

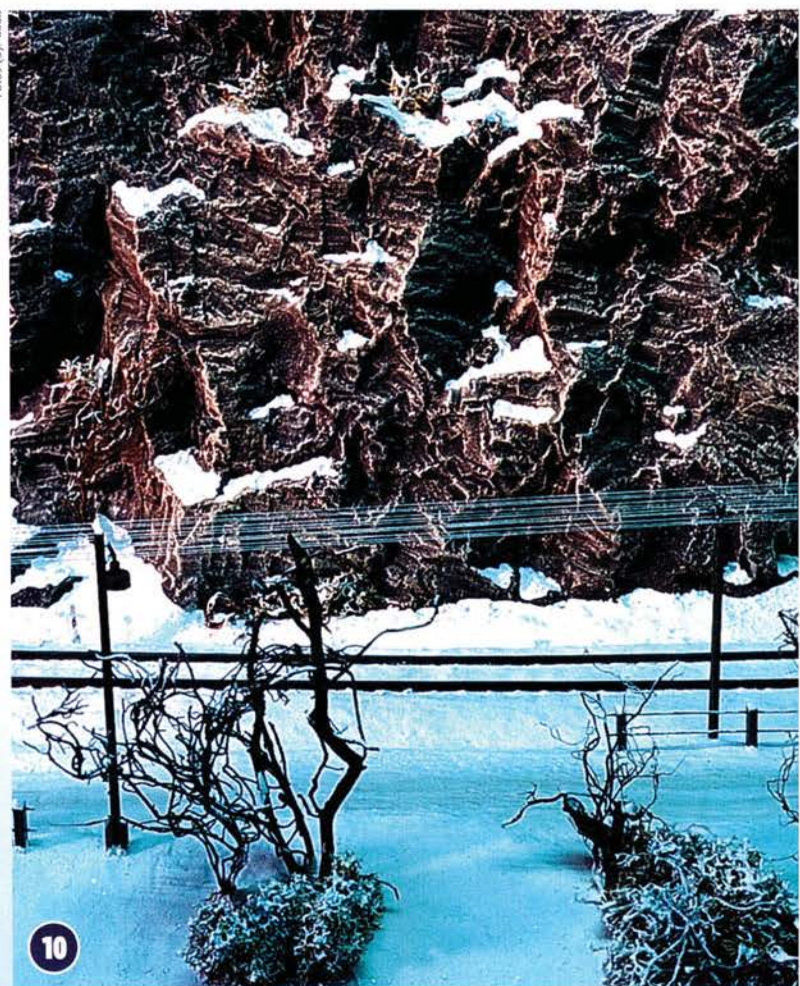
Material- und Werkzeugliste

- Bastelmesser mit großen Abbrechklingen oder Schneidegerät (heißer Draht)
- Styropor oder Styrodur in verschiedenen Stärken
- Weißer Holzleim (Kaltleim; z.B. Ponal)
- „Knauf-Goldband"-Fertigputzgips
- Gummibecher zum Anrühren
- Spachtel und Palettmesser
- Stechbeitel in versch. Größen
- Feine Drahtbürsten

Zusätzlich bei offener Rahmenbauweise:

- Rostfreies Fliegendrahtgewebe
- Hefter (Tacker)

Fotos (5): Gauß



Kann sich wirklich sehen lassen: Die fertige Felswand fügt sich überaus harmonisch und realitätsnah ins farbliche Landschaftsgesamtbild ein.

BASTELTIPPS

Fotos (2): E. Rastfeld



Angeritzt... und durchgebrochen: So einfach ist der Umgang mit Gipskarton.

Gipskarton-Bau

Zur Geländegestaltung auf stationären Anlagen eignet sich Gipskarton.

■ Im Baumarkt erhältliche Gipskartonplatten eignen sich zum schnellen Aufbau von Modellbahnanlagen. Die Gipsschicht ist beidseitig mit Pappe beklebt, was ihr eine ausreichende Tragfähigkeit verleiht. Wenn man mit dem Teppichmesser eine der Pappschichten einschneidet, lässt sich die Platte exakt brechen. Nun muss man nur noch die rückseitige Papplage durchtrennen. Selbst Zickzack-Muster oder Kurven sind realisierbar. Mit einem Preis von etwa 3 Euro pro Quadratmeter stellt Gipskarton eine sehr preiswerte Alternative zum Sperrholz-Unterbau dar.

Ernst Rastfeld

Bärige Streuflaschen

Kaffee-Sahne-Fläschchen werden nach der Leerung als Streubehälter genutzt.

■ Die Kaffee-Sahne-Fläschchen von Bärenmarke bestehen aus Glas, der Deckel aus Kunststoff. Statt die Behälter dem Dualen System zu übereignen, lassen sie sich als praktische Streuflaschen nutzen. Bevor man sie mit Schotter, Grünflocken oder anderem Schüttgut befüllt, muss man die Flaschen gründlich spülen. Da der Klappverschluss auf die Flasche geschraubt wird, steht auch eine ausreichend große Öffnung zum Einfüllen bereit. Für das punktgenaue Bestreuen sorgt der praktische Ausgießer.

Horst-H. Henßen

Foto: H.-H. Henßen



Der Behälter eignet sich ohne Umfüllen sofort zum punktgenauen Bestreuen auf der Modellbahn.

Beckenbauer

Das Hafenbecken erhält eine Kaimauer aus Wellpappe.

■ Zunächst schneidet man die Wellpappe beispielsweise mit einer Kreissäge in zwei bis drei Zentimeter breite Streifen (für Baugröße H0) und klebt diese an die Kai-Rückwand. Als oberen Abschluss, der beim Original oft aus Holzbohlen besteht, kann man einen Vierkant-Stab ankleben. Zur Farbgebung eignet sich von Revell der Farbton Nummer 37 (RAL 3009 Ziegelrot). Während die Treppe zum Steg bereits ein aus Messing-Draht gelötetes Geländer trägt, ist der Schutz für die Passagiere auf dem Anleger selbst noch in Arbeit. Das Fahrgast-Schiff entstand im Selbstbau aus Pappe. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse auf der Anlage wurde es in Länge und Breite geschrumpft. Um möglichst akkurate Fenster und Zierstreifen zu erhalten, wurden die Details komplett am Computer erstellt, auf Selbstklebefolie ausgedruckt und auf den Papprumpf geklebt. Die Wasseroberfläche erhielt um den Bug und am Heck Struktur durch den Auftrag weißer Fenster-Farbe (als Window Color in vielen Bastel-Geschäften erhältlich).

Ulrich Bartel



Wer keine kleine Kreissäge zur Hand hat, kann die Pappe auch mit einem sehr scharfen Skalpell schneiden.

Fotos (2): U. Bartel



In diesem Binnen-Hafen kommen Fahrgastschiffe und Privat-Yachten nebeneinander zum Anlegen.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:

MEB-Verlag GmbH
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7



Nr. 8

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?



Nr. 9

► Was passt wozu? Dem spannenden Thema der Epocheneinteilung widmet sich die brandneue Ausgabe. Und einmal mehr stehen in exzellenten Fotos, herrlichen Dioramen, exakten Zeichnungen und anschaulich geschriebenen Beiträgen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite.

► Ob kleine Feierabendbastelei oder Tipps für den Modellbahnprofi: Wer seiner Modellbahnanlage wirklich zeittypisches Flair einhauchen will, der muss das Heft 8 einfach in seiner Bibliothek haben!

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried



Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

M01/04

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ Bitte ankreuzen

☐ Heft 1 ______ Anzahl
☐ Heft 2 ______ Anzahl
☐ Heft 3 ______ Anzahl
☐ Heft 4 ______ Anzahl
☐ Heft 5 ______ Anzahl
☐ Heft 6 ______ Anzahl
☐ Heft 7 ______ Anzahl
☐ Heft 8 ______ Anzahl
☐ Heft 9 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch)   Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum   Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Fotos (2): Alkofer



Sonderausführung: Als VT 04 501 mit Bundesbahn-Keks ist das Lemke-Kato-Modell des Schnelltriebwagens Bauart Hamburg nur bei VEDES/SR erhältlich.

Bei DRG, DB und DR waren sie im flotten Fernverkehrseinsatz: Die verschiedenen Versionen des Schnelltriebwagens Bauart Hamburg kommen nun als H0-Modelle aus dem fernen Japan.

Hamburger mit Keks

Angetrieben von einem fünfpoligen Kato-Motor, macht das Lemke-Kato-Modell dem 160 km/h schnellen Vorbild nicht nur im Aussehen alle Ehre. Die zur Probefahrt angetretene H0-Garnitur in Sonderausführung mit Bundesbahn-Keks – nur bei VEDES/SR erhältlich – erreicht die umgerechnete Vorbildhöchstgeschwindigkeit bei 10,1 Volt. Ab dieser Marke machen sich allmählich Motor und Getriebe, kaum störend, bemerkbar.

Mit Fahrtrichtung wechselnd, sind ab 5 Volt nicht mehr nur die Schlussleuchten, sondern auch das leider recht gelbliche Zweilicht-Spitzensignal zu erkennen. Eine Innenbeleuchtung fehlt, der Einbau ist nur vorbereitet, ebenso der eines ESU-Loksound-Decoders.

Bei der Nennspannung von 14 Volt rauscht der zweiteilige VT 04 501 mit 232 km/h über die Strecke, nur eine geringfügige Überschreitung der NEM-Toleranz. Was zu verschmerzen ist, zumal der Schnelltriebzug selbst bei diesem Tempo keinerlei Schwächen im Fahrverhalten zeigt und sogar die gemeinste Weichenstraße sowie Bogen und Gegenbogen souverän meistert.

Auch die Langsamfahreigenschaften können sich sehen lassen. Bei 1,2 Volt fährt VT 04 501 mit knapp 8 km/h ruckfrei an und überwindet selbst mit kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit kurze stromlose Abschnitte. Die Stromabnahme über alle Räder hat jedoch auch ihre Kehrseite: Bei Reisegeschwindigkeit reicht ein Halteabschnitt von einem Meter nicht aus: Ihn überwindet der Triebzug auch dank Schwungmasse und exzellentem Auslauf spielend.

Den Unterboden sieht im normalen Modellbahnbetrieb eh keiner. Das sagten sich wohl auch die Tokioter Konstrukteure und verzichteten auf eine Detaillierung. Sei's drum: Für etwa 210 Euro – die übrigen Versionen sind zirka 10 Euro preiswerter – bekommt man ein schönes, etwas spartanisch eingerichtetes Epoche-III-Modell, dessen Vorbild bei der DB so freilich keine fünf Jahre im Einsatz stand. *Karlheinz Haucke*



Die charakteristische Stirn des VT 04 501 wirkt auch unzugerüstet überzeugend. Die Kupplung ist für die Doppeltraktion vorgesehen.

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; Fahreigenschaften; Kupplung für bei der DB allerdings unübliche Doppeltraktion; saubere Verarbeitung; exakter Druck

KONTRA Nur vorbereitet für Innenbeleuchtung; Spitzenlicht; Inneneinrichtung; Unterboden

PREIS Zirka 210 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

In Dänemark erfreut sich der Lyntog großer Beliebtheit. Grund genug für Roco, den Vierteiler ins Sortiment zu nehmen.

Blitzzug



Über die neu konstruierten Steuerwagen können vorbildgerecht zwei Garnituren mittels Kurzkupplung verbunden werden.

Lyntog – Blitzzug, nennt man ihn, den ab 1963 in zwei Serien beschafften dänischen Triebwagen Ma. Ähnlichkeiten mit dem deutschen VT 11.5 sind keineswegs zufällig, bezogen die Danske Statsbaner (DSB) ihre fünf Ma-Garnituren doch bei MAN, die auch die TEE-Triebwagen lieferten. Da die dänischen Züge aber nur vierteilig fahren sollten, beließ man es bei einem Triebkopf und rüstete den letzten Waggon mit einem hochgesetzten Führerstand und einem Faltenbalg aus. Die Zugpaare Limfjorden und Nordjyden beispielsweise verbanden die Hauptstadt Kopenhagen mit Frederikshavn beziehungsweise Struer. Ab und bis Langaa liefen die Garnituren an den Steuerwagen gekuppelt. Bis 1990 standen die elf Züge bei den DSB in Dienst. Anschließend rollte ein Zug ins Museum, die restlichen wurden nach Polen verkauft. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wurde im Regelbetrieb nie ausgefahren.

Das Roco-Modell erreicht dieses Tempo bei zehn Volt. Bei 14 Volt überschreitet das Modell den NEM-Wert um 24 km/h. Das sonore Brummeln, das aus dem Motorwagen dringt, passt sehr gut zu einem Dieseltriebwagen. Die Mindest-Geschwindigkeit von zehn km/h ist für einen schnellen Triebwagen akzeptabel, zumal das Modell nicht abrupt anfährt. Bei dem großzügigen Auslauf sollte man bedenken, dass die jeweils in einem Drehgestell gelagerten Achsen über Metallblenden miteinander verbunden sind. Sobald sich eine Achse im, die andere außerhalb des stromlosen Abschnitts befindet, erhält der Triebkopf wieder Spannung. Geschoben bleibt erst der Motorwagen im stromlosen Bereich stehen. Im Digital-Betrieb fehlt am Steuerwagen jegliche Beleuchtung, was angesichts eines angeblichen Premium-Produkts aus der Platin-Reihe Kopfschütteln hervorruft. Mit der ausgezeichneten Zugkraft wäre der Triebkopf in der Lage, selbst bei ungünstigen Streckenverhältnissen eine komplette Dummy-Garnitur zu befördern.

Im Gegensatz zum Motorwagen besitzen wenigstens Steuer- und Mittelwagen eine Inneneinrichtung. Die Form des Triebkopfes wurde dem Vorbild entsprechend geändert, trotzdem merkt man dem sehr sauber nach der Epoche III lackierten und beschrifteten Modell in Details an, dass seine Konstruktion eigentlich in den 80er-Jahren stattfand. So fielen die seitlichen Niete an den Mittelwagen und am Triebkopf zu kräftig aus und wurden in der Anzahl reduziert. Der neu konstruierte Steuerwagen dagegen gibt das Vorbild korrekt wieder. Die hochglänzenden Radscheiben kann der Käufer mit etwas Farbe mattieren.

Rocos Ma ist ein solider Triebwagen mit sehr guten Fahreigenschaften. In gestalterischer Hinsicht bleibt das Modell leider hinter dem Anspruch zurück, den man an ein Premium-Produkt stellen darf. Da tröstet auch der fast noch moderate Preis von 270 Euro wenig. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Gute Bedruckung; sehr gute Fahreigenschaften; sehr gute Zugkraft

KONTRA Unterschiedliche Qualität der Formgebung; keine Inneneinrichtung im Triebkopf; digital keine Beleuchtung am Steuerwagen; keine fahrtrichtungsabhängige Stromaufnahme

PREIS Etwa 270 Euro

URTEILE (2 Schluss-Signale)

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die sehr sauber bedruckten Rundungen an der Stirn kontrastieren mit der geraden Form des wuchtigen Schienenräumers.

Fahrwerte analog

- V/max (14 V) 249 km/h
- V/max Vorbild (160 km/h) bei 10 Volt
- Auslauf aus V/max Vorb. 225 mm
- Auslauf aus 100 km/h 90 mm
- Anfahren (2,4 V) 14 km/h
- Kriechen (2,1V) 10 km/h
- Zugkraft Ebene 132 g
- Zugkraft 3% 114 g
- Zugkraft 8% 105 g





Das Maschinenkühlzug-Set, hier Kühlwagen mit Motorwagen (r.), besteht aus fünf Waggons, die auf jeder H0-Anlage auffallen.

Feinste Messingätzteile wie die Lüftungsgitter, Griffstangen und Bühnen gehören zu den Stärken der Eisenacher H0-Fertigmodelle.



Nach Vorbild der in Dessau gebauten Maschinenkühlzüge MKZ 4 Transit hat Kehi außergewöhnliche H0-Modelle entwickelt.

Kühl-Kost

Aus einem Energie-Zentrale-Wagen und insgesamt acht Maschinenkühlwagen der Bauart MK 4 Transit bestanden in der Regel die Kühlzuggarnituren, die der VEB Waggonbau Dessau ab 1977 an verschiedene Bahnverwaltungen lieferte.

Kehi aus Eisenach (Info: Kehi-Modellbau, Hellerstr. 7/9, 99817 Eisenach, E-Mail kehi-modellbau@t-omline.de, Tel. 03691/746500) hat sich dieses interessanten Themas angenommen und neben TT- und N-Modellen auch ein fünfteiliges H0-Maschinenkühlzug-Set sowie passende Ergänzungswagen herausgebracht.

Feinste Messingätzteile wie Griffstangen, Bühnen und Lüftergitter der Klimaanlage sind besondere Aktivposten der erfreulicherweise fertig zugerüsteten Wagen, die das Vorbild überzeugend wiedergeben.

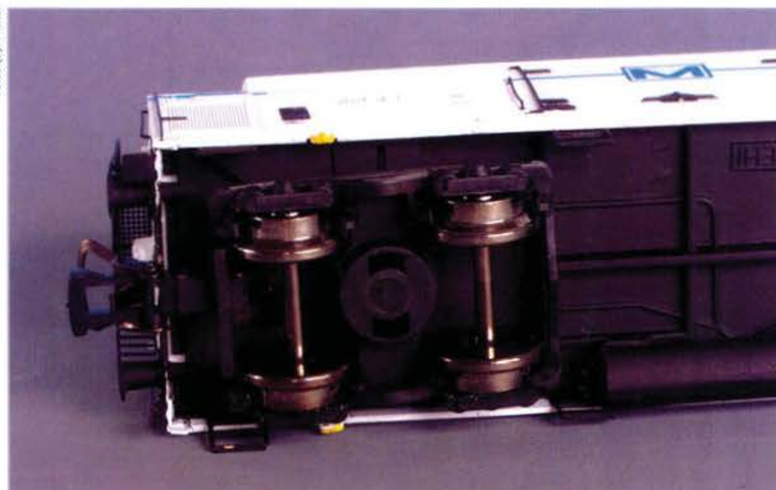
Weniger überzeugen Nassschiebebilder und auftretende Fertigungstoleranzen. Auch unterschiedliche Wagennummern gehören ins Pflichtenheft.

Positiv zu vermerken ist dagegen neben der Kurzkupplungskulisse die Umrüstbarkeit auf RP-25- wie auch auf für Trix Express geeignete Radsätze. Wegen der das Ausschwenken der Drehgestelle begrenzenden Aufbauten ist ein ungetrübter Fahrgenuss aber erst ab Radius 2 sichergestellt.

Wer bereit ist, 599 Euro für das Set, 122 Euro pro Ergänzungswagen auszugeben, kann gleichwohl sicher sein, einen Anlagenblickfang zu erstehen.

Karlheinz Haucke

Fotos (3): Frickel



Unterbodenblick: Mit 9-mm-Radsätzen von FSB ausgestattet, sind die Waggons auch auf Trix-Express-Gleisen ab Radius 2 einzusetzen.

Auf einen Blick

PRO Interessante Modelle; fertig zugerüstet; sehr feine Ätzteile; umrüstbar auf RP-25-Radsätze, aber auch auf Radsätze für Trix Express; KK-Kulisse

KONTRA Fertigungstoleranzen; auf R1-Gleisbögen nur bedingt einsetzbar; Nassschiebebilder

PREIS 599 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Der Güterzug-Packwagen machte bei der DB sogar als Steuerwagen für Wendezüge Karriere.

Der Pwgs41 stand schon lange auf der Wunschliste für Großserienmodelle. Trix fertigt ihn jetzt in H0.

Angepackt

Endlich hat auch ein Großserien-Hersteller den Ruf nach dem Güterzug-Packwagen Pwgs 41 erhört. Nach dem Märklin-Modell folgt quasi im Blockabstand die Trix-Ausführung.

Der Aufbau gibt die Form des Vorbilds sehr gut wieder. Da die Waggons beim Vorbild oft mit geöffneten Schiebetüren unterwegs waren, hätte man sich öffnungsfähige auch im Modell gewünscht. Sämtliche Griffstangen sind angespritzt und koloriert. Interessanterweise bilden Aufbau und Rahmen samt der wuchtigen Trittstufen ein Bauteil, was aber dank der präzisen Farbtrennkanten nicht auffällt. Der Rahmen selbst geriet etwas niedrig, weshalb die dort angebrachte Beschriftung sehr klein ausfällt. Da der Zweiachser einen weitgehend maßstäblichen breiten Rahmen aufweist, fallen die als Tribut an die großzügigen NEM-Normen zu weit außen stehenden Achslager trotz der recht dünnen Achslagerbleche negativ auf. Der Fahrgestell-Bereich gewinnt durch die in Radebene liegenden Bremsklötze und die separat angesetzten Details der Bremsanlage.

Das sehr passgenau aufgeklipste Dach mit dem separat eingesetzten Lüfter trägt einen dezenten silberfarbenen Anstrich. Durch die exakt eingesetzten Fenster fällt der Blick auf eine angedeutete Inneneinrichtung. Um zu verhindern, dass man den Zugbegleiter auf der Toilette beobachten kann, sollte der Modellbahner das Toilettenfenster (rechts neben dem Einstieg) von innen weiß lackieren.

Die Epoche-IIIa-Beschriftung ist durch das gelbe Anschriftenfeld charakterisiert, das etliche Wagen aber auch noch in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre trugen. Das rote „E" auf weißem Grund weist darauf hin, dass der Waggon im Umlauf für die Eilgüterzug-Packwagen verkehrt.

Das mit 22 Euro recht günstige Märklin-Trix-Modell ist eine stimmige Nachbildung des Pwgs41 und wird zu Recht den Weg auf viele Epoche-III-Anlagen finden. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Maßstäblicher Aufbau; saubere Lackierung; angedeutete Inneneinrichtung; moderater Preis

KONTRA Achslager-Bereich; wuchtige Griffstangen und Tritte

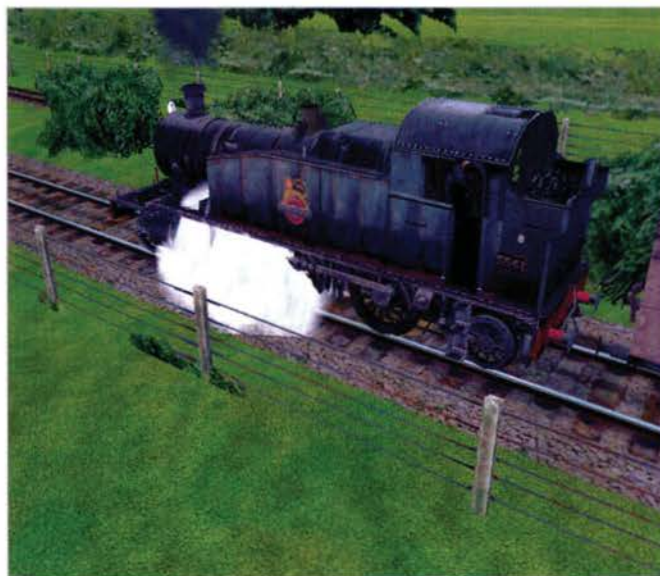
PREIS Etwa 22 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Very british: Die Landschaft macht einen realitätsnahen Eindruck und die typischen Inseltriebwagen steigern die Authentizität.





Die grafische Gestaltung der Dampflok ist rundum gelungen. Auch bei näherer Betrachtung fallen keine Schwächen auf.

„Classic Routes 1 – Entlang der Küste von Wales" heißt eines der jüngsten Add-Ons für den Train-Simulator von Microsoft.

Von Penrhyndeudreath nach Llwyngwril

Die zungenbrecherischen walisischen Ortsnamen sehen aus, als wären sie bei einer Partie Bingo ausgelost worden. Ungefähr eine halbe Million Menschen im Westen der britischen Insel sprechen noch die Sprache mit den kryptischen Konsonantenreihungen. Bei den Touristen steht Wales im Schatten der südenglischen Küste mit den bekannten Badeorten. Und diejenigen, die sich nach Wales verirren, kommen häufig nur bis Swansea oder Cardiff. Entlang der Cambrianbai zwischen Aberystwyth und Pwllhelli, mit wohlklingenden Stationen wie Penrhyndeudreath und Llwyngwril verläuft jedoch eine Bahnlinie, die wegen ihrer beeindruckenden Landschaftausblicke gerühmt wird.

Damit qualifiziert sie sich für ein Add-On für den Microsoft Train-Simulator. 70 Meilen der walisischen Küstenbahn haben die Programmierer nachgebildet und ihrem Paket zwei Fahrzeugtypen beigefügt: Eine Class 4575-Tenderdampflok, die ein bisschen unserer BR 64 ähnelt, und eine Class 101 DMU (Diesel Multiple Unit), eine bekannte britische Triebwagenbauart.

Die gestellten Aufgaben gleichen den üblichen Simulationen anderer Add-Ons für den MS-Train-Simulator. Gewöhnungsbedürftig sind die Vakuumbremsen britischer Triebfahrzeuge. Auf der Insel ist halt vieles anders, aber dadurch kann der virtuelle Lokführer auch mal wieder etwas Neues lernen.

Das neue Add-On, das in Deutschland von Aerosoft vertrieben wird, ist routiniert gemacht, die Sounds klingen gut und die grafische Gestaltung ist wirklich ordentlich. Etwas enttäuschend ist die Bereitstellung von lediglich zwei verschiedenen Fahrzeugen, in diversen Varianten. Da hätte man sich noch zwei, drei weitere Lokomotiven gewünscht.

Übrigens das doppelte „L" in Pwllhelli spricht man wie ein Mittelding aus dem deutschen „CH" (wie in Eiche) und einem „L". Das muss der Computer-Waliser aber glücklicherweise gar nicht wissen. *Stefan Alkofer*



Der Führerstand des Class-101-Triebwagens weist fotorealistische Elemente auf. Die Bedienung der britischen Tw ist eine wirklich interessante Aufgabe

Auf einen Blick

PRO Saubere grafische Darstellung; gute Sounds; interessante Region; unterhaltsame Aufgaben

KONTRA Zu geringe Triebfahrzeugauswahl

PREIS 29,95 Euro

URTEILE (3 von 5 Schluss-Signalen; Symbole)

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Seinem Groß-Modell lässt Wiking nun den Menck-Seilzugbagger mit dem Löffelstiel auch in der 87-fachen Verkleinerung folgen.


Foto: Frickel

Den Eindruck des klassischen Löffelbaggers mit Seilzugmechanik gibt das H0-Modell gut wieder, die leichte Kippneigung stört freilich.

Gummi-Seilfahrt

Dass die Berliner Konstrukteure um Einfälle verlegen wären, kann man nicht behaupten. Den klassischen Löffelbagger mit Seilzugmechanik von Menck-Hambrock aus Hamburg-Altona haben die Wikinger mit kongenialem H0-Leben erfüllt.

Die Idee, die Seilzüge mit recht filigranen Gummifäden zu imitieren und damit sowohl den beweglichen Ausleger als den ebenfalls mobilen Löffelstiel in Aktion setzen zu können, hat durchaus seine Reize. Freilich geht dies nicht per Kurbel, sondern nur durch direktes Handanlegen mit Rückzugeffekt: Eine Arretierung fehlt.

Dass bei der aufwendigen Wiking-Neukonstruktion der Unterwagen auf beweglichen Ketten und Rädern läuft und der Oberwagen um sich selbst schwenkbar ist, versteht sich fast von selbst. Schade nur, dass ein Ballastgewicht fehlt, um den Bagger an der allzu devoten Verbeugung zu hindern. Die Gummiseile brauchen zudem Talkum gegen vorzeitiges Altern. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Ordentliche Detaillierung; akkurater Druck; bewegliche Ketten und Räder; Seilzugmechanik mit beweglichem Oberwagen, Ausleger und Löffel

KONTRA Seilmaterial; Kippeleffekt wegen fehlenden Ballastgewichts; Arretierung

PREIS Etwa 14,50 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Ein wenig putzig wirken die Züge, die das PC-Spiel auf die Reise schickt. Hier dürfen Eisenbahnpuristen nicht zu pingelig sein.

Lust, Millionär zu werden? Als virtueller Vanderbilt oder Pullman kann man beim neuen Railroad Tycoon III Hartmut Mehdorn zeigen, wie man erfolgreich eine Bahn managt.

Willkommen in Tycoonien

Hier kann man seinem Kapitalistenherz freien Lauf lassen. Die wichtigsten Begriffe: Expansion, Aktienemission und Übernahme der Konkurrenz. Das eigene Schienennetz wächst und die Computerkonkurrenz gerät in die roten Zahlen, so soll es sein in einer PC-Wirtschaftssimulation. Zu dieser besonderen Klasse der Computerspiele gehört schon seit einigen Jahren der Railroad Tycoon, der jetzt als Version III in den Auslagen der Elektronikhändler gestapelt wird. Das neue Spiel bietet den Hobby-Managern eine Vielzahl an Möglichkeiten, den eigenen Eisenbahn- und Wirtschaftssachverstand zu beweisen. Man kann während der Geburtswehen der Eisenbahn in

Reichtum oder Bankrott? Das ist hier die Frage!

das Spiel einsteigen und in der Mitte des 19. Jahrhunderts irgendwo in Europa oder Nordamerika eine Bahngesellschaft gründen. Aber auch die Wiedervereingung Deutschland ist ein Aufgabenthema, bei dem man schnellstmöglich eine Verbindung zwischen Berlin und Paris erstellen soll. Der Spieler kann sich nicht nur den angebotenen Aufgaben stellen, er kann sich auch selbst ein Szenario schaffen. Wer Konkurrenz nicht scheut, hat die Möglichkeit, vom Rechner gespielte Gegner zu aktivieren.

Das Spiel berücksichtigt im weitesten Sinne die Entwicklung in der Lokomotivtechnik und auch historische Ereignisse nehmen von Zeit zu Zeit Ein-

Auf einen Blick

PRO Abwechslungsreiche Wirtschaftssimulation; Berücksichtigung von Eisenbahnspezifika

KONTRA Mehrere Mitspieler nur über Vernetzung

PREIS Etwa 50 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Wenn ein Transport am Zielbahnhof angekommen ist, tanzen die Dollarzeichen, das bedeutet frisches Kapital für Neuinvestitionen.



Während des Spiels wechseln die Tages- und Jahreszeiten. Die eigenen Strecken kann der Spieler für reichlich Geld elektrifizieren.

fluss auf das Spielgeschehen. Dennoch, Eisenbahnexperten sollten nicht zu kritisch mit den angebotenen Fahrzeugen sein. Um die geht es auch nicht in erster Linie. Man darf sich einfach nur nicht daran stören, wenn hinter einer BR01 Box- und Hoppercars amerikanischer Bauart hängen. Auf dem Einsteigerlevel ertrinkt man schnell im Geld und das Spiel wird bald langweilig. Aber auf den anspruchsvolleren Levels wird es doch deutlich komplizierter und Fehler werden schlicht durch Konkurs bestraft. Gerade ein geschickter Linienverlauf der zu bauenden Eisenbahnstrecken hat erheblichen Einfluss auf die eigene Bilanz. Wer viele Gebirge auf kürzestem Weg mit zahlreichen Kunstbauten überwinden möchte, wird schnell klamm in der Firmenkasse. Der Railroad Tycoon III ist abwechslungsreich, und das Spielgeschehen ist überwiegend nachvollziehbar und logisch. Für 50 Euro kann man sich als Tycoon so manchen trüben Wintertag vor dem Bildschirm verkürzen. Leider gibt es nur einen vernetzten Mehrspielermodus.

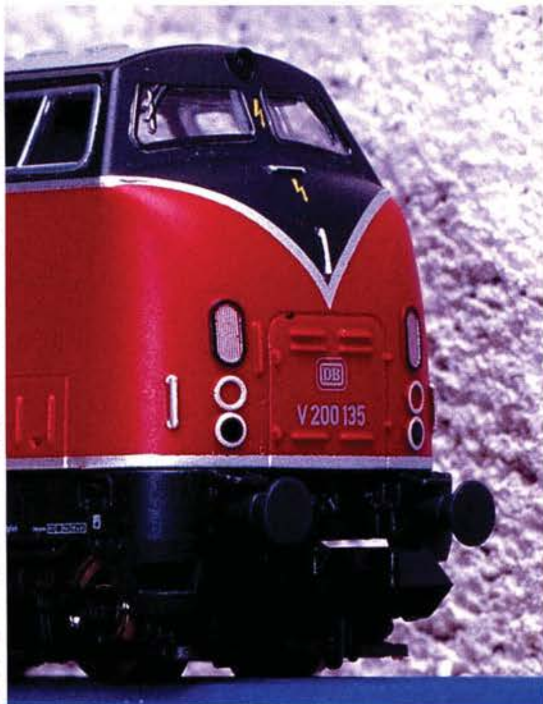
Stefan Alkofer

Adel verpflichtet

Mit der V200.1 stellt Fleischmann eine wichtige Mehrzweck-Diesellok in N vor. Das Vorbild der V 200 135 zog sogar einmal einen königlichen Zug.

Na gut, so richtig von Adel ist sie nicht, die V 200 135, aber immerhin durfte sie am 24. Mai 1965 das berühmteste gekrönte Haupt Europas, Königin Elisabeth II von England, in ihrem Sonder-Zug durch Deutschland ziehen. Damit das N-Modell derartig wichtige Aufgaben übernehmen kann, legten sich Fleischmanns Ingenieure mächtig ins Zeug. Zum Glück überlebte das Vorbild in den fürsorglichen Händen der Lokführerin Barbara Pirch und ihrer Mitstreiter, weshalb man der Lok mit Kurvenlineal und Maßband zu Leibe rücken konnte. Die Rundungen am Modell halten denn auch kritischen Blicken Stand, beim Maßvergleich fällt nur die geringfügig zu große Höhe auf. Die Gravuren an den Seitenwänden wurden akkurat ausgeführt, die Handgriffe an den Stirnseiten gerieten aber etwas flach. Zu niedrig wirken die passgenau eingesetzten Führerstandsfenster. Bei der Dachausrüstung kann man die Vollständigkeit aller Lüfter, Deckel und Klappen melden. Ausgezeichnet sehen auch die hervorragend gravierten Dreh- →





Um einen Zug anhängen zu können, muss die Schürze offen bleiben.

Die Gravuren auf dem Dach sind ohne Fehl und Tadel.

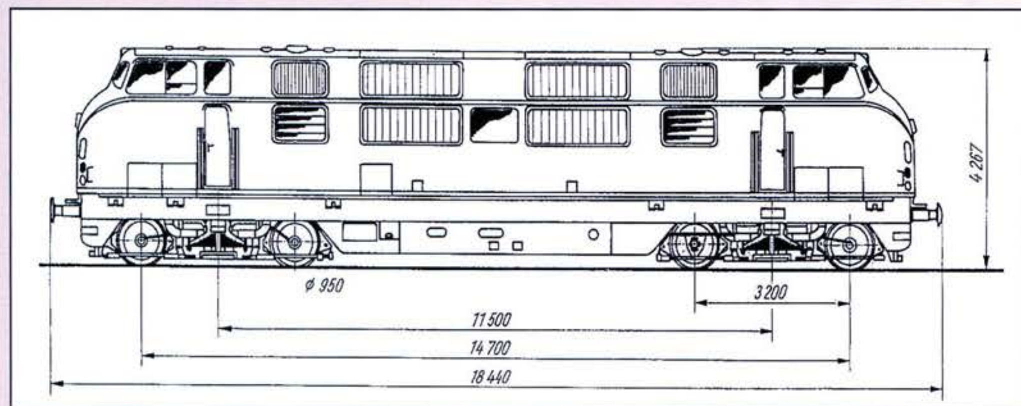


N-Bahner werden den starken Auftritt von Fleischmanns Neuheit begrüßen. Die Schürzen mutieren bei Bedarf zu geschlossenen Gesellschaften.



Mess- und Datenblatt

V 200.1 der DB von Fleischmann in N



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: V 200 135 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: N/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003
Epoche: III
Katalognummer: 7250
Im Handel seit: Dezember 2003
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 90 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 190 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte N-Standard-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 125 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

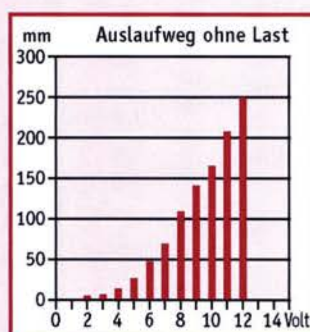
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer von allen Rädern
Motor: Dreipoliger Flachmotor
Beleuchtung: Dreilicht-Spitzensignal mit Fahrtrichung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 651

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 23 Gramm (Zug mit 100 Achsen)
3 % Steigung: 19 Gramm (Zug mit 58 Achsen)
8 % Steigung: 17 Gramm (Zug mit 28 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Puffer abziehen, Gehäuse abheben, Platine abschrauben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Einsteckteile mit Pufferbohlendetails
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 60 Prozent für N

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer	18 440	115,3	115,2
Drehzapfen-Abstand	11500	71,9	72
Raddurchmesser	950	5,9	5,9
Drehgestell-Achstand	3 200	20	20,1
Höhe über SO	4 267	26,7	27,1
Gesamtachsstand	14 700	91,9	91,7

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	2	-
Kriechen	1,6	2	-
U_{Nenn}	12	290	250
$V_{Vorbild}$	6,8	140	75
V_{max}NEM	9,7	224	164
bei 100 km/h	5,5	100	37

gestell-Blenden aus. Der Käufer sollte den bereits brünierten Rädern mit etwas mattem Klarlack und einem feinen Pinsel den Hochglanz nehmen. Lackierung und Bedruckung erreichen den gewohnten hohen Fleischmann-Standard. Die Zierstreifen fransen selbst im problematischen Übergang zwischen Stirn- und Seitenwänden nirgendwo aus, und selbst das winzige Fabrikschild lässt sich unter der Lupe entziffern.

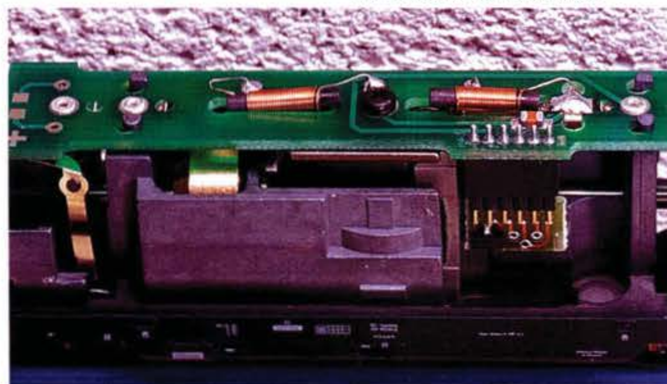
Man kann sogar die in einer Kurzkupplungskulisse gelagerten Köpfe abziehen und mit beiliegenden Einsetzteilen eine geschlossene Frontschürze nachbilden. Im Führerstand ist eine Inneneinrichtung angedeutet. Das etwas funzlige Dreilicht-Spitzensignal ist ab etwa 6 Volt zu erkennen und wechselt mit der Fahrtrichtung.

Dank einer Minimal-Geschwindigkeit von zwei km/h lässt sich V 200 135 so langsam an den Zug rangieren, dass die Modell-Queen im Salonwagen nichts vom Kuppelmanöver bemerken dürfte. Oberhalb des Vorbild-Höchsttempos von 140 km/h, das bei 6,8 Volt anliegt, wird das Antriebsgeräusch auch von einem angehängten Zug nicht übertönt. Hätte man die Königin 1965 mit der im Modell erreichbaren Geschwindigkeit von 290 km/h (bei 12 Volt) durch Deutschland befördert, so wäre sie sicher „not amused" gewesen. Ausgezeichnet sind dafür die Auslaufwerte. Aus 140 km/h rollt die Maschine bei Stromunterbrechung noch 75 mm weiter und selbst aus neun km/h bleibt sie nicht abrupt stehen. Da die Fleischmänner ihrer Diesel-Königin Allachsantrieb und zwei Haftreifen spendierten, darf auch gerne der ganze Hofstaat mitfahren. So zieht die V 200.1 in der giftigen Acht-Prozent-Steigung noch sieben vierachsige Schnellzugwagen an. In der Ebene schwinden die Kräfte erst bei einer Anhängelast von 25 Waggons. Zu



Diese Front ist eine runde Sache. Die Griffe hätten aber weiter abstehen dürfen. Die Bedruckung ist sehr gut.

Wer einen Decoder unbedingt einlöten will, statt einen mit Stecker zu montieren, kann das tun. Platz für die Kabel ist vorhanden.



Wartungsarbeiten zieht man die Puffer ab und hebt das Kunststoff-Gehäuse vom Metall-Chassis. Zum Decoder-Einbau dreht man die mittig in der Platine sitzende Schraube los, hebt die Platine ab, die auch die sechspolige NEM-Schnittstelle trägt, und tauscht den Blindstecker gegen den Baustein.

Mit der V 200.1 von Fleischmann steht dem Epoche-III-Bahner eine Lok für den schmucken TEE, einen schweren Kesselwagen-Ganzzug, für drei Silberlinge und den kurzen Nahgüterzug zur Verfügung. Oder man träumt davon, die Königin von England durch Deutschland zu kutschieren. Deren finanzielle Mittel braucht es angesichts eines Preises von etwa 125 Euro übrigens nicht. *Jochen Frickel*

---

*

FALLS SIE KEINE LUPE ZUR HAND HABEN

Gew.Lok 113 t
Br.Gew. P 85 t
G 65 t
Wasser 16 m³
Kohle 9 t
Kipprost

Vergrößerung: 7-fach



Die Zurüstteile für die Pufferbohle liegen bei.



Die Armaturen am Kessel wurden größtenteils separat angesetzt.



Lokführer und Heizer haben ausreichend Platz im Führerhaus.

Gerade in der dunklen Jahreszeit ist der Mensch auf Vitamine angewiesen. Das Wohlbefinden des H0-Bahners will Märklin mit der neuen 38.10-40 steigern.

Vitamin C

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts stiegen die Zuglasten im Schnell- und Personenzugverkehr in Preußen stark an. Die größtenteils in der Achsfolge 2'B ausgeführten Maschinen hatten erhebliche Probleme, weshalb die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) zur Vitalisierung des Personenverkehrs ab 1906 mehr als 3400 c-gekuppelte Loks der Baureihe P8 (Achsfolge 2'C) beschaffte. Anfangs setzte die KPEV die 100 km/h schnellen P8 im schweren Schnellzugdienst ein, obwohl das Laufverhalten oberhalb von 90 km/h nicht befriedigte. Als Mädchen für alles wurden die bis 1972 (DR) beziehungsweise 1974 (DB) eingesetzten, seit der DRG-Zeit als Baureihe 38.10-40 eingereihten Loks zur Legende.

Auch im Märklin-Programm ist die 38 ein Klassiker. Die erste

1967 erschienene H0-P8 rollt jetzt ins Museum und wird durch ein neu konstruiertes Modell ersetzt. Traditionsgemäß kommt auch bei 38 2581 hauptsächlich Metall zum Einsatz. Am Kessel registriert der Besitzer befriedigt die freistehend angesetzten Leitungen und Ventile, letztere sind sogar durchbrochen dargestellt. Diese Details kann das Lokpersonal betrachten, wenn es auf dem fein geriffelten Umlauf steht. Angesichts der Vielzahl der Niete kommen auch die berüchtigten Nietenzähler zu ihrem Recht. Nichts zu zählen gibt es indes am Rahmen, wo vor den Zylindern eine ganze Reihe wohl der Kostendämpfung zum Opfer fiel. Die dunkel vernickelte Steuerung passt sehr gut zu einer im harten Dienst stehenden Dampflok. Die diversen roten Plastikteile hätten eine Lackierung verdient gehabt.

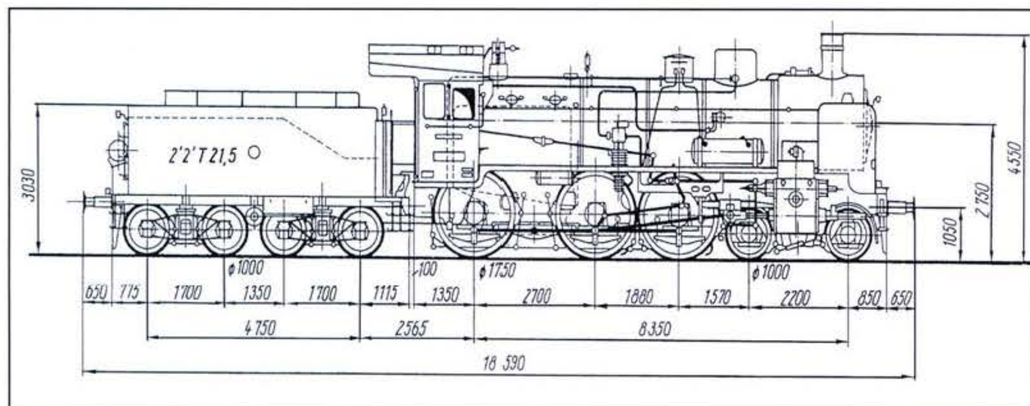
Dass die Windleitbleche beim Vorbild nahezu senkrecht stehen und an den Rändern einen Wulst tragen, ist nicht bis Göppingen gedrungen. Dabei gibt es von 38 2581 in Karl Julius Harders Buch über die P8 eine Abbildung. An der Stirnseite vermisst man beim Modell Schienenräumer, die Griffstangen neben den Laternen und die charakteristischen Bleche über den Rädern der ersten Vorlaufachse. Die Puffer sitzen zwar in fast korrektem Abstand zur Schienenoberkante, aber zu hoch an der Pufferbohle. Bei beiden Exemplaren, die der Redaktion zur Verfügung standen, wölbte sich der Kunststoff der Umlauf-Fortsetzung unter dem Führerhaus, weshalb letzteres nicht spaltfrei aufsitzt. Erfreulich gering ist dank Kulissenführung der Lok-Tender-Abstand. Das Personal dürfte sich an den sorgfältig gravierten Armaturen im Führerhaus →


Der Tender erschien bereits 2002 als Grundmodell für einen Schneepflug.

Was sieht leckerer aus? Die Lok oder das Obst und Gemüse. Die Haltbarkeit der 38 ist in jedem Fall höher.

Mess- und Datenblatt

38.10-40 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 38 2581 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002/2003
Epoche: III
Katalognummer: 37030
Im Handel seit: November 2003
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 346 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführter NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 290 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Motorola-Digital
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über Lok- und Tenderräder
Motor: Glockenankermotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: Keine

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 1. Kuppelachse der Lok, 2. und 3. Treibachse über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine, ø 17 x 5 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 94 Gramm (Zug mit 58 Achsen)
3 % Steigung: 74 Gramm (Zug mit 44 Achsen)
8 % Steigung: 51 Gramm (Zug mit 30 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: 3 Schrauben im Lokboden lösen und Gehäuse abheben
Innenteile: Schmieren der Zahnräder ist in der Bedienungsanleitung nicht vorgesehen
Zurüstteile: Lokführer, Heizer, Kolbenstangen-Schutzrohre
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen; Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
Fs. = Fahrstufe
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18 590	213,7	215,1
Achsstand der Lok	8350	96	96
Treibraddurchmesser	1750	20,1	19,5
Laufraddurchmesser	1000	11,5	10
Höhe Schornstein über SO	4550	52,3	52,3
Achsstand des Tenders	4750	54,6	55,1

Fahrwerte ohne Last	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	-
Kriechen	1	2	-
V_{max}	14	146	265
$V_{Vorbild}$	9	100	148
bei 50 km/h	5	50	43

schnell wohlfühlen. Auf dem größtenteils aus Metall gefertigten Tender gefällt die Kohle-Imitation, die in Form und Glanz dem Original-Brennstoff nahe kommt. Ein wenig näher hätten aber die Bremsbacken den Rädern kommen dürfen. Mit den in vorbildgerechter Größe angeformten Nieten an Aufbau und Rahmen darf die Ausführung des Kastentenders als gelungen gelten. Er beherbergt den Digital-Decoder und trägt zum Zug hin natürlich eine Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht.

Die wie bei Märklin üblich sehr konturenscharf und deckend ausgeführten Anschriften wurden am Führerstand nicht auf erhabene Schilderimitationen gedruckt, um bei späteren Varianten nicht die Führerhausform ändern zu müssen.

Bei der Konstruktion des Lokfahrwerks betrieben die Konstrukteure einigen Aufwand, schließlich muss die Maschine auch den R1 des Märk-

Natürlich fährt die neue 38 auch durch den R1

lin-Gleissystems anstandslos befahren. Darum war es notwendig, den Rahmen in Höhe der zweiten Kuppelachse zu schwächen und die Räder des gefedert gelagerten Vorlauf-Drehgestells kulissengeführt an den Zylindern vorbeizuführen. Mit den vom Käufer anzubringenden Kolbenstangen-Schutzrohren darf ein Mindestradius von 480 Millimetern nicht unterschritten werden. Damit die Räder der ersten, mit Haftreifen belegten Kuppelachse auch immer Schienenkontakt haben, ist die zweite gefedert gelagert. Der Aufwand macht sich gerade bei den Zugkraftwerten der mit 346 Gramm nicht sehr gewichtig geratenen Lok bemerkbar. 14 maßstäbliche vierachsige Schnellzugwagen befördert sie in der Ebene klaglos. In einer

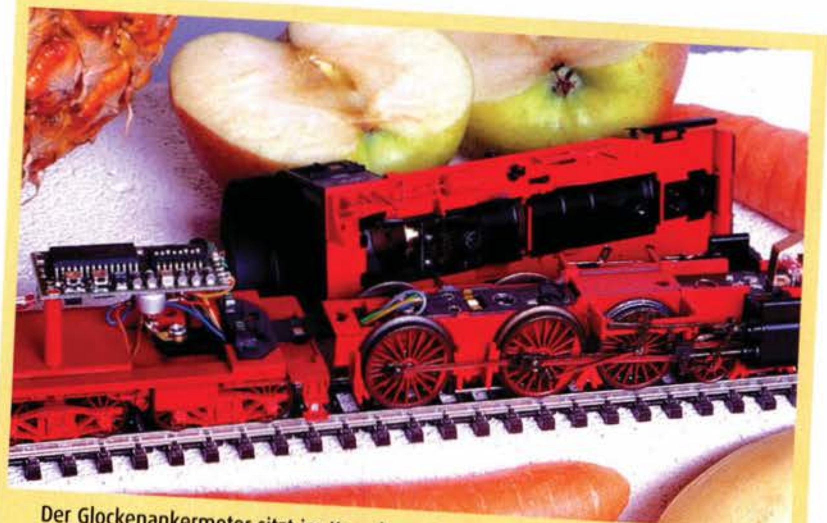
Steigung von drei Prozent braucht man nur drei Vierachser auszustellen. Die Acht-Prozent-Steilrampe bewältigt 38 2581 noch mit sieben 26,4-Meter-Wagen. Dank des selbsthemmenden Getriebes bringt die Maschine die Last auch im Gefälle zum Stehen. Ein klarer Fortschritt gegenüber der BR 45 und der württembergischen K aus demselben Haus.

Der Glockenanker-Motor setzt die auf die Nummer 38 programmierte Digital-Lok in der Fahrstufe 1 mit umgerechnet zwei km/h lautlos in Bewegung. Steckt man vorne die beiliegende Kupplung ein, so ist die P8 eine ideale Lok für Nahgüterzüge und Übergaben. Auch mit einem Zug an der vorne eingesteckten Kupplung weist 38 2581 vorbildliche Fahreigenschaften auf. Mit 146 km/h überschreitet 38 2581 die nach NEM zugelassene Höchstgeschwindigkeit nur minimal. So bleibt ein großer Regelbereich. Der Auslauf bei Stromunterbrechung erreicht mit 15 Zentimetern bei 100 km/h einen sehr guten Wert.

Im Analog-Betrieb setzt sich die Maschine mit zwölf km/h bei 9,1 Volt in Bewegung und eilt bei 16 Volt mit moderaten 150 km/h durch die Lichtschranke. Die analog wie digital eigentlich angenehme Geräuschkulisse wird durch den beim Testmuster laut wimmernden Schleifer gestört. Märklin-E-Loks rollen da erheblich leiser.

Zur Abnahme des Lok-Gehäuses sind lediglich drei Schrauben im Boden zu lösen, das Tender-Innenleben mit dem Digital-Decoder kann man nach dem Lösen zweier Schrauben im Boden besichtigen.

Die neue Märklin-38 gibt ihr Vorbild gut wieder und erfreut mit sehr guten Fahreigenschaften. Im Frontbereich missfallen aber diverse Vereinfachungen. Für etwa 290 Euro rollt die vielseitige Lok ins heimische Bw. Dank der Verbreitung des Vorbilds darf man mit vielen Varianten rechnen. *Jochen Frickel*



Der Glockenankermotor sitzt im Kessel, aus dem die Schwungmasse hervorlugt. Die Elektronik befindet sich gut zugänglich im Tender.



Handpoliert

Über 200 Siemens-Duewag-Triebwagen des Typs Desiro sind im Nahverkehr bei DB und Privatbahnen im Einsatz. Piko präsentiert als H0-Modell den VT642 der DB Regio AG.

Ein rationeller Eisenbahnbetrieb auf regionalen Bahnstrecken wird heutzutage meist mit Triebzügen abgewickelt. Mancherorts haben die seit den 90er-Jahren massiv beschafften Fahrzeuge lokbespannte Züge schon völlig verdrängt, beispielsweise in Ostsachsen. Auf den von Dresden ausgehenden Strecken nach Görlitz und Zittau sind als RE und RB nur noch zwei Fahrzeugbaureihen im Einsatz: Der Neigetechnikzug VT612 und der sechsachsige Nahverkehrstriebwagen, den Siemens-Duewag unter dem Namen Desiro anbietet und der bei der DB Regio AG als Baureihe 642 fährt. Inzwischen bestimmt das Fahrzeug das Bild des modernen Nahverkehrs auch bei Privatbahnen.

Hohe Stückzahlen und Kinderkrankheiten: VT642 von Siemens

Wie beim Vorbild fallen beim Modell die großen Fensterscheiben als erstes ins Auge. Damit der Eindruck großer planer Flächen richtig herüberkommt, lässt Piko die 1:87-Fenster mit der Hand polieren. Das ist ein ungewöhnlicher Aufwand, der aber durch das Ergebnis gerechtfertigt wird.

Die leicht wirkende sphärische Form des Fahrzeuges war sicher eine Herausforderung für den Formenbau. Das fällt nicht nur bei den Frontpartien auf. Auch die vermeintlich einfachen Seitenwände zeigen sich beim Vorbild leicht gekrümmt. Damit ist der Blick frei in den Fahrgastinnenraum, der mit Sitzgruppe, unterschiedlicher Raumaufteilung in beiden Teilwagen und Gepäckablage gut angedeutet ist. Auch die Beschriftung sowie die aufgebrachten Piktogramme gefallen. Ein Führerstand, passenderweise jener mit dem angetriebenen Drehgestell, ist mit einem Lokführer ausgestattet. Übrigens ist die Ausführung nur in 2. Klasse korrekt, denn um Bamberg verkehren tatsächlich Desiros ohne 1. Klasse.

Nun ist die Frage, ob sich der gekonnt umgesetzte äußere Eindruck auch mit entspre-

Dass sich die ungewöhnliche Mühe des Polierens lohnt, sieht man an der gelungenen Ausführung der typischen großen Seitenfenster.

Die gewaltigen Seitenfenster bieten potentiellen Preiser-Fahrgästen hervorragenden Aus- und dem H0-Bahner intensiven Einblick.

chenden inneren Werten ergänzt. Ein Außendrehgestell ist mit beiden Achsen angetrieben, die Räder einer Achse sind mit Haftreifen versehen. Die Serienmodelle werden jedoch einen Haftreifen an einem Rad je Treibachse über Kreuz bekommen.

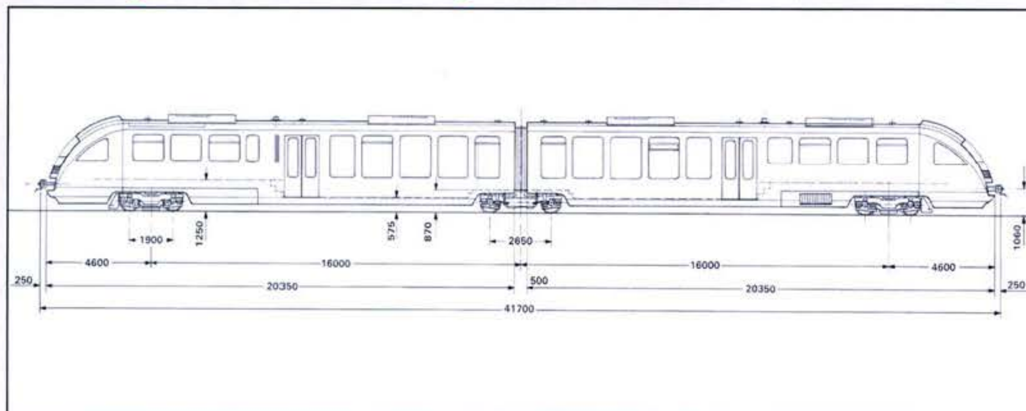
Der Fahrwerkrahmen ist komplett aus Zinkdruckguss. Beim Fahren schnurrt der Antrieb ein wenig, doch ist dieses Geräusch den Antriebsgeräuschen des Vorbildfahrzeuges nicht mal unähnlich. Bei 3,3 Volt setzt sich der Desiro in Bewegung und rollt langsamer als Schrittgeschwindigkeit. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h wird bei 12,5 Volt erreicht, und bei 14 Volt surrt der Zug mit umgerechnet 140 km/h – das sind sehr gute Werte. Anfahren und Anhalten gelingen so, wie man es heute erwarten darf, nämlich ruckfrei.

Die Kurvengängigkeit ist in Ordnung: Das eingefahrene Modell übersteht anstandslos den obligatorischen Test Bogen – Gegenbogen mit 360 Millimeter Radius. In komplizierten Weichenstraßen kam es jedoch vor, dass die Testeinheit bei schiebendem Triebdrehgestell aus dem Gleis sprang, vorzugsweise mit dem mittleren Drehgestell.

Die Unterbringung des Antriebs ist gut gelungen. Der höher gelegene Fahrgastraum eines Fahrzeugendes verdeckt Motor und Getriebe, und der Kompromiss besteht darin, dass sich die Abdeckung in →

Mess- und Datenblatt

Triebzug BR 642 der DB Regio AG von Piko in H0



Zeichnung: MEB-Archiv





Steckbrief

Hersteller: Piko, Sonneberg
Bezeichnung: 642 110/610 „Desiro" der DB Regio AG Bayern
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003
Epoche: V
Katalognummer: 52010
Im Handel ab: November 2003
Andere Ausführungen: Drei-Leiter-Wechselstrom analog / digital
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 517 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Austauschkupplungen für Mehrfachtraktion
Normen: NEM, CE
Preis: 180 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwelle und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf ein Enddrehgestell
Schwungmasse: Eine, ø 15 x 8 mm
Haftreifen: Zwei



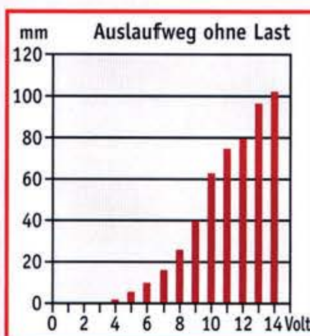
Service

Gehäusedemontage: Nach außen und oben abziehen
Innenteile: Gehäuse abnehmen, Beleuchtungsdraht abklemmen, Inneneinrichtung und Platinen entfernen, dann sind Motor und Getriebe zugänglich
Zurüstteile: Austauschkupplungen für Mehrfachtraktion
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Sprengzeichnung und Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über alle Radsätze
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Mit Fahrtrichtung wechselndes Spitzen-/Schlusssignal, Innenraumbeleuchtung
Digitale Schnittstelle: NEM 652





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Kupplung	41 700	479,3	480,0
Drehzapfenabstand gesamt	32 500	373,6	369,0
Achsstand Triebdrehgestell	1 900	21,8	22,0
Achsstand Jacobsdrehgestell	2 650	30,5	30,5
Höhe Dachaufbau über SO	3 819	43,9	44,0
Treibraddurchmesser	770	8,9	9,1

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	3,3	3	-
Kriechen	3,3	3	-
U_{Nenn}	14	140	102
$V_{Vorbild}$	12,5	120	66
bei 100 km/h	11,0	100	52

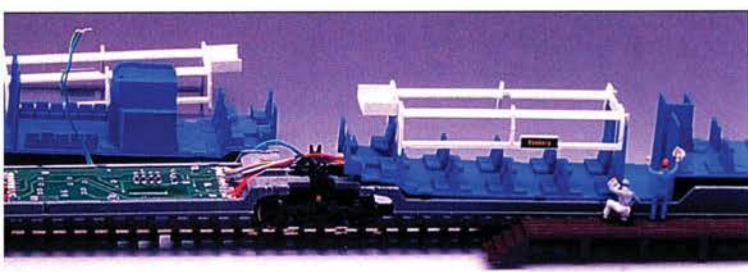
Höhe der Sitzflächen befindet. Schwach ist hingegen die Zugkraft. Bei 8 Prozent Steigung fährt die Einheit erst bei knapp 7 Volt an und die Treibräder schleudern die ganze Zeit.

Die Beleuchtung setzt bei 1,4 Volt ein, steigert sich mit der Fahrspannung und wechselt je nach Fahrtrichtung von Weiß auf Rot. Der Innenraum erhält mittels LED ein weißes Licht, das dem Vorbildeindruck sehr nahe kommt.

Für Wartungs- oder Zurüstarbeiten lässt sich das Testfahrzeug leicht auseinandernehmen. Man sollte eher sagen: Es fällt beinahe auseinander. Dabei machen sich manche Baugruppen zu schnell selbstständig. Ärgerlich ist es zum Beispiel, wenn beim Umdrehen des geöffneten Fahrzeugs eine Kupplungsabdeckung herausfällt, worauf man in diesem Augenblick nicht gefasst ist. Kupplung selbst, die Abdeckung und eine kleine Spannfeder müssen unnötigerweise erst wieder zusammengesetzt werden. Piko sind die Kinderkrankheiten ihres neuen Triebwagens bekannt und auf Nachfrage teilte man mit, dass die jetzt in den Handel kommenden Serienfahrzeuge diesbezüglich verbessert seien.

Zu gut gemeint: Pikos Desiro zerlegt sich beinahe wie von selbst

Dafür ist die Umrüstung auf Digitalbetrieb erfreulich einfach: Ein Decoder findet im Wagenboden Platz, der Triebwagen muss nicht vollständig auseinandergenommen werden.



Blick ins Innenleben: Links das angetriebene Drehgestell, darüber die Sitzimitation und die Gepäckablage mit Fahrtzielanzeiger.

Wer den Wunsch nach Mehrfachtraktion hegt, hat die Wahl zwischen einer vorbildgerechten Kupplungsattrappe, die allerdings erst in Radien ab 520 Millimetern einsetzbar ist, und einer einfachen Kupplungsstange. Eine Ausführung des Triebzugs als Dummy ist bei Piko zur Zeit nicht in Planung, so dass stets motorisierte Fahrzeuge gekauft werden müssen. Angesichts der Zugkraftwerte ist das auch nicht verkehrt.

Fazit: Der Desiro von Piko ist ein echter Hingucker, und wer seine Fahrzeuge ohnehin für die Vitrine kauft, kann sich auf ein gelungenes Abbild des VT 642 freuen. In starken Steigungen und umfangreichen Weichenstraßen zeigt er ein paar Schwächen. Zirka 180 Euro sind für die Zweileiter-Analog-Version einzuplanen, das Wechselstrommodell kostet ungefähr 240 Euro.

Henning Bösherz



Die Bedruckung ist exzellent gelungen. Das gilt nicht nur für die Beschriftung, sondern auch für die zahlreichen Piktogramme.

Termine + Treffpunkte

VORBILD

Dauerausstellung

Sonderschau im DB-Museum Nürnberg: Bagdad- und Hedjazbahn, www.bahn.de/museum, Tel. (0180) 4442233.

Noch bis So 14.12.

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Mi, Fr 10 - 17, So, feiertags 10 - 15 Uhr, www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0234) 492516.

Sa 13.12.

Nikolausexpress mit RS 1 von Freiberg – Nossen zum Museumsbahnhof. Großvoigtsberg, Tel. (03731) 33365.

Weihnachtsmarkt in Dortmund, Fahrt der EF Betzdorf von Siegen über Kreuztal, Tel. (02734) 438580.

Sonderfahrt mit E 41 001 Koblenz – Nürnberg, zum Christkindlesmarkt und zum DB-Museum. DB-Museum Koblenz, Tel. (0261) 3046870.

Glühweinfahrten mit der historischen Gotha-Straßenbahn in Zwickau, www.nahverkehrsfreunde-zwickau-e.v.de, T/F (0375) 3164710.

Sa 13.12. und So 14.12.

Fahrten auf der Ringbahn Naumburg zum Weihnachtsmarkt, www.ringbahn-naumburg.de.

Nikolauspendelfahrten ab Bad Laer mit BR 50, www.eisenbahntradition.de, Tel. (05481) 82914.

Nikolausfahrten von Minden nach Hille, www.vereine.minden.de/mem.

Adventsfahrten auf der Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343) 80800.

Sa 13.12. bis So 21.12.

Nikolausfahrten Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, www.museumseisenbahn.de, Tel. (04252) 93000, jew. Sa/So.

Nikolausfahrten auf der Brohltalbahn Brohl – Oberzissen, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303, So 14. und 21.12. Christbaumfahrten.

So 14.12.

Zum Weihnachtsmarkt nach Michelstadt ab Gießen, Oberhessische EF, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Von Berlin zum Weihnachtsmarkt nach Leipzig mit 528177, www.berlin-macht-dampf.de, Tel. (0331) 6006706.

Nikolausfahrt von Coesfeld nach Lette, Nikolausfeier im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), 19.30 Uhr, www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

Sa 20.12.

Jahresabschlussfahrt der EF Witten von Essen – Bochum – Witten nach Altenbeken, Tel./Fax (02302) 1710399.

Anschlussbahnen an der Hamm-Osterfelder Bahn, mit Uerdinger Schienenbus, DGEG, www.dgeg.de, Fax (02841) 56012.

Sa 20.12. und So 21.12.

Fahrten mit Dampfzug (50 3655) Münster – Neubeckum – Ennigerloh, www.eisenbahntradition.de, Tel. (05481) 82914.

So 21.12.

Dampflokfahrt von Leipzig-Plagwitz zur Bergparade nach Annaberg-Buchholz, C. Riedel, T/F (0341) 5649556.

Fr 26.12.

Weihnachtsfahrt auf der Brohltalbahn Brohl – Oberzissen, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

Sa 27.12. bis Do 01.01.2004

Fahrten zum Jahreswechsel auf der Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343) 80800.

Mi 31.12.

Silvesterfahrt auf der Brohltalbahn Brohl – Oberzissen, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

Di 13.01.2004

20 Jahre Ende des Reiseverkehrs auf der Preßnitztalbahn, Sonderveranstaltung, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343) 80800.

Sa 17.01.2004

Rund um Düsseldorf, mit dem Uerdinger Schienenbus über Anschlussbahnen und Güterstrecken, DGEG, E.Wedding@t-online.de

So 18.01.2004

Straßenbahnexkursion mit alten und neuen Fahrzeugen zu Neubaustrecken der Rheinbahn, DGEG, E.Wedding@t-online.de

Sa 31.01. bis So 08.02.

Bahnen in den Pyrenäen, DGEG, www.dgeg.de, Fax (02841) 56012.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Mo-Lok-Modelleisenbahnschau in 87545 Burgberg-Erzflößle, www.mo-lok.de, Tel. (08321) 22180, täglich 10 - 17 Uhr.

Modellbahnausstellung „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, Sa/So 13./14., 20./21., 27./28.12. sowie Fr 26.12., jeweils 12 - 17 Uhr, Tel. (09252) 92295.

Bis 28.02. 2004

Große Piko-Ausstellung in NL-Sneek, Kerkgracht 12a, www.modelspoormuseum.nl, Tel. (0031)(515) 430021.

Bis 29.02.2004

Vom Spielzeug zum Sammelobjekt, Sonderausstellung ostdeutscher Fahrzeugmodelle bis 1965 in Spur 0 bis S im Verkehrsmuseum Dresden, Augustusstr. 1, www.verkehrsmuseum.sachsen.de, Tel. (0351) 86440.

Bis 28.03.2004

Modelleisenbahn-Sonderausstellung in 06618 Naumburg/Saale, Bahnhofstr. 25, Mo - Fr 13 - 19, Sa/So 9 - 18 Uhr.

Noch bis So 14.12.

Modellbahnausstellung im Bahnhof Merseburg, Mo - Fr 15 - 19, Sa/So 10 - 19 Uhr, www.modellbahnausstellung.de, Tel. (0700) 28778355.

Modellbahnausstellung in Cottbus, Stadthalle, jeweils Fr 14 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, www.eisenbahnclub-spreewaldbahn.de.

Eisenbahn- und Modellbau-Ausstellung in 67823 Obermoschel, Modellbau-Halle am Marktplatz, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (06362) 993838.

Modellbahnvorführung des MEC in Kiel, Pestalozzistr. 79, jew. Sa 13 - 18, So 10 - 16 Uhr, Tel. (0431) 787702, auch Sa/So 03./04.01.2004.

Modelleisenbahnausstellung des MEC in Schwarzenberg im stillgelegten Schlosstunnel, Sa 06.12. 13 - 19, Sa 07.12. und So 10 - 19, Mo - Fr 15 - 18 Uhr.

Ausstellung des Obervogtländischen MEC in 08626 Adorf, Schützenhaus, Sa/So 9.30 - 17.30 Uhr, www.modellbahn-adorf.de.

Modellbahnausstellung in 09366 Stollberg/Sachsen, Clubräume Goethestr. 8, Di, Mi, Do 16 - 19, Sa/So 10 - 12, 13.30 - 18 Uhr, Tel. (037296)12535.

Noch bis Sa 20.12.

Modellbahnausstellung des Fürther EC im City-Center Fürth, Mo - Fr 16.30 - 19, Sa 10 - 18 Uhr, www.fuerther-eisenbahnclub.de, T (0911) 738565.

Noch bis So 21.12.

Leipziger Modellbahnausstellung, Messehaus Handelshof, Grimmaischen Str., www.mev-friedrich-list.de, Tel. (0341) 6993920, tägl. 10 - 19 Uhr.

Modelleisenbahnschau in 78050 Villingen, Webergasse 5, jew. Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr, auch So 04.01.2004.

Modelleisenbahn-Vorführungen des EMC in A-Wels, ÖBB-Traktion, ehemalige Zugförderungsleitung, www.emc-wels.at.tf, jew. So 13 - 17 Uhr, auch Di 06.01.2004.

Modellbau im Lokschuppen des Deutschen Technikmuseums Berlin, jeweils Sa/So, www.dtmb.de, (030) 902540,



TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3 - Eisenbahn-Romantik:
  Sa 13.12., 14 Uhr: Reise nach Jerusalem.
  So 14.12., 16.45 Uhr: Außergewöhnliche Modellbahner.
  Sa 20.12., 14.05 Uhr: Goldrausch.
  So 21.12., 14.45 Uhr: Blechspielzeug vom Feinsten - Das Märklin-Museum in Göppingen.
  Do 25.12. (1. Weihnachtsfeiertag), 18 Uhr: Stille Nacht - Weihnachten auf der Salzburger Lokalbahn.
  Fr 26.12. (2. Weihnachtsfeiertag), 18 Uhr: Winterdampf im Böhmerwald.
  So 28.12., 18.15 Uhr: Miniatur-Wunderland.
  So 04.01., 17.30 Uhr: Dampfreise zum Rübezahl.
  Sa 10.01., 14 Uhr: Dampfwolken über Osteuropa Teil 1 (Wiederholung).
  So 11.01., 16.45 Uhr: Dampfwolken über Osteuropa Teil 2.
  Sa 17.01., 14 Uhr: Bahnnostalgie in Graubünden (Wiederholung).
  So 18.01., 16.45 Uhr: Hammer, Dampf und Frauenpower.
  Sa 24.01., 14.05 Uhr: Eastern & Oriental Express (Wiederholung).
  So 25.01., 16.45 Uhr: Maschinen, Modelle & Module
- Eisenbahn-Romantik-Wiederholungen: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Berlin Fr 16.30 und Sa 6 Uhr, WDR So 15.30 Uhr.
- **Mo 08.12., 15.25 Uhr,** 3sat: Johanns letzter Dienst. Der Lokführer von 03 001.
- **Mo 15.12., 15.10 Uhr,** 3sat: Tranzalpine - Quer durch Neuseelands Süden.
- **Sa 20.12., 12 Uhr,** NDR: Die Geschichte der deutschen Eisenbahn, Teil 1: Vorwärts mit Dampf. 1835 - 1918.
- **So 21.12., 12 Uhr,** NDR: Die Geschichte der deutschen Eisenbahn, Teil 2: Die Zeit der Reichsbahn. 1918 - 1945.
- **Mo 22.12., 12 Uhr,** NDR: Die Geschichte der deutschen Eisenbahn, Teil 3: Weichenstellungen. 1945 - 2000.

auch 23., 26.-28.,30.12.2003 und 01.01.2004.

Noch bis Di 06.01.2004

Modellbahnausstellung des MEC Heiningen in 71522 Backnang, jew. So und Di 06.01. 10 - 12, 14 - 16 Uhr, www.mec-heiningen.de, Tel. (07191) 60175.

Fr 12.12. bis So 14.12.

Berliner Modellbahntage im Messezentrum Ullsteinhaus, tägl. 10 - 18 Uhr, www.berliner-modellbahn-tage.de, (030) 7921465.

So 14.12.

Modellbahnausstellung der MEF in 26197 Ahlhorn, Alte Schmiede 2, 11-17 Uhr, F. Stutzer, Tel. (04471) 83275.

Sa 13.12. und So 14.12.

Spielzeugbörse in Salzgitter, Städtisches Museum Schloss Salder, Tel. (05341) 8394619.

Vorführung der Vereinsanlage der EF Friesland in Wilhelmshaven-Voslapp, www.eisenbahnfreunde-friesland.de, auch So 21.12.

Modellbahnausstellung mit Tauschmarkt in Braunschwende bei Wippra, Dorfgemeinschaftshaus, 10 - 17 Uhr, Tel. (03466) 320373.

Modellbahnausstellung des MEC in 07570 Weida, Rathaus, Markt 1, jew. 10 - 18 Uhr, www.mecweida.de.

Modellbahnausstellung des MEC Königsbrück in 01917 Kamenz, Rathaus, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (03578) 304808.

Modelleisenbahnausstellung in 01731 Kreischa, Nebengebäude ehem. Erbgericht, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (035206) 21588.

Modellbahnausstellung in 04910 Elsterwerda, Saal im Stadthaus, Tel./Fax (03533) 161897.

Modellbahnausstellung der Oberbarnimer EF in 03222 Lübbenau, Ratssaaal, Kirchplatz 1, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Achtung - Ersatztermin für Sa/So 06./07.12., Tel. (03542) 46217.

Modellbahnausstellung der TT-Freunde Weimar, BMW-Autohaus Zentral, Ettersburger Str. 23, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (03643) 403446.

Foto: Frickel



Am 13. Dezember fährt die blaue E 41 001 (hier 1999 in Darmstadt) mit einem Gesellschaftssonderzug von Koblenz nach Nürnberg.

Modellbahnausstellung des MEC in 95028 Hof, Ausstellungsraum am Q-Bogen, Bahnhofstr. 2, www.mec-hof.de, T/F (09281) 92067, auch Sa/So 03./04.01.2004.

Sa 13.12. bis So 21.12.

Modellbahnausstellung in 01796 Pirna, VW-Autohaus Königsteiner Str. 5, tägl. 10 - 18 Uhr, Tel. (03501) 528374.

Mi 17.12.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342.

Fr 19.12. bis So 21.12.

Modellbahnschau der EF in 99510 Apolda, im Stadthaus, Am Stadthaus 1, Fr 15 - 19 Uhr, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr. I. Täubner, Tel. (03644) 563618.

Sa 20.12.

Tauschbörse der Stendal-Tangermünder EF in Stendal, Stadthaus am Markt, 10 - 15 Uhr, Tel. (03931) 257368.

Sa 20.12. und So 21.12.

Treffen der Spur-S-Freunde in Bad Liebenwerda, Weihnachtsmarkt, Tel./Fax Neubert (03533) 161897.

Modellbahnschau der EF in 19288 Ludwigslust, Stadthalle, Christian-Ludwig-Str., 10 - 17 Uhr, Tel. (0385) 7551704.

Fr 26.12.

Ausstellung historischer Modellbahnen in 89601 Schelklingen, im Stadtmuseum, 14 - 17 Uhr, auch 28.12., 01., 04.01., 04.04.2004, Info: Arnold. Girr@t-online.de.

Sa 27.12. bis Sa 03.01.2004

Modellbahnschau in 08523 Plauen, Neundorfer Str. 145, jew. 10 - 17 Uhr, 31.12.03 und 01.01.04 geschlossen, www.modellbahnfachmarkt.de

So 28.12.

Modelleisenbahnbörse in Immenstadt-Stein/Allgäu, 10 - 17 Uhr, Tel./Fax (08322) 809858.

Modellbahnbörse der EF in 89601 Schelklingen, im Katholischen Gemeindesaal, 10-17 Uhr, Info: Arnold.Girr@t-online.de.

So 28.12. und Mo 29.12.

Kranichsteiner Modellbahntage im Mo-Ba-Train des Eisenbahnmuseums in 64291 Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, www.mobatrain.de, Tel. (06154) 9000.

Sa 03.01. und So 04.01.2004

4. Stettener Modellbahntage im Gemeindezentrum in 78570 Mühlheim-Stetten, Sa 11 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.mec-stetten-donau.de, Tel. (07463) 1739.

So 04.01.2004

Modellbahnausstellung der EF Kahlgrund in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr.

Spielzeug- und Modellbahnbörse in 87538 Fischen, Kurhaus Fiskina, Am Anger 15, T/F (08322) 809858.

Börse in Oberhausen, Revierpark Vonderort, 11 - 16 Uhr, J. Eilers, Tel. (0231)496081.

So 04.01. bis Di 06.01.2004

Modellbahn-Fahrtage der EF in 75180 Pforzheim, Vereinsheim Bahnhof Weissenstein, Tel. (07231) 767969.

So 04.01. bis So 11.01.2004

Tag der offenen Tür des MEC Stuttgart, S-Bahn-Station Universität, www.mec-stuttgart.de, So, Di, Sa/So.

Sa 10.01.2004

Modellbahnbörse der EF in Kaufbeuren, Pfarrheim St. Martin, Spitaltor 4, 10 - 15 Uhr.

Sa 17.01. und So 18.01.2004

Nederlandse Modelspoordagen in NL-2288 GD Rijswijk (ZH), Volmerlaan 12, Tel. (003170) 3075900.

So 18.01.2004

Börse in Marl, Vesthalle, am Chemiepark, 11 - 16 Uhr, J. Eilers, Tel. (0231) 496081.

So 25.01.2004

Börse in Dinslaken, Mehrzweckhalle, Thyssenstr., 11 - 16 Uhr, J. Eilers, Tel. (0231)496081.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.



Typisches Ensemble: Als Hochbahn verkehrt der Schienenbus, während unter der gusseisernen Brücke die Tram bereits auf dem Rückzug ist.

Also, eigentlich haben wir uns den falschen Tag für unseren Besuch im Betriebshof Herten ausgesucht. Am Vorabend stieg eine deftige Feier, was den doch leicht angegriffenen Zustand des Empfangstrios erklärt. Die Modellbaugruppe (MBG) der Vestischen feiert die Feste eben, wie sie fallen und wie das halt im Revier auch nördlich der Ruhr guter Brauch ist.

Womit wir schon beim Anlagenthema gelandet sind, denn eine zwar fiktive, aber nicht minder typische Ruhrgebietsstadt bildet den überzeugenden Rahmen für jede Menge Verkehr: Öffentlichen wie privaten, auf Schienen und auf Straßen, am Bordsteinrand und anderswo.

Der Personennahverkehr hat es den Hertenern angetan. Was im wahrsten Sinne des Wortes naheliegt: Während gemeinhin das Hobby gerne zum Beruf gemacht wird, haben die MBG-Mitglieder den Spieß umgedreht, haben den Beruf zum Hobby gemacht. Fast alle stehen nämlich bei der Vestischen Straßenbahnen-GmbH in Lohn und Brot, die freilich seit 21 Jahren ihrem Namen mit ausschließlichem Busbetrieb nicht mehr gerecht wird.

Nicht nur, aber auch deshalb spiegelt die Miniatur-Welt der MBG den Alltag der 70er- bis Anfang der 80er-Jahre wieder. „Mit Straßenbahn- und Omnibusbetrieb", wirft Bernhard Specht, den alle nur Bernd nennen, ein. Das Gründungsmitglied fährt sich durchs schüttere Haupthaar, um sodann die wichtigsten →



Wenn die Bahn zweimal klingelt

Sie machten den Beruf zum Hobby: Die Mitglieder der Modellbaugruppe Herten setzen den öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße im H0-Revier um.

Der zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) darf bei den Berufskraftfahrern natürlich nicht fehlen. Er liegt im Schnittpunkt von Eisen- und Trambahn.

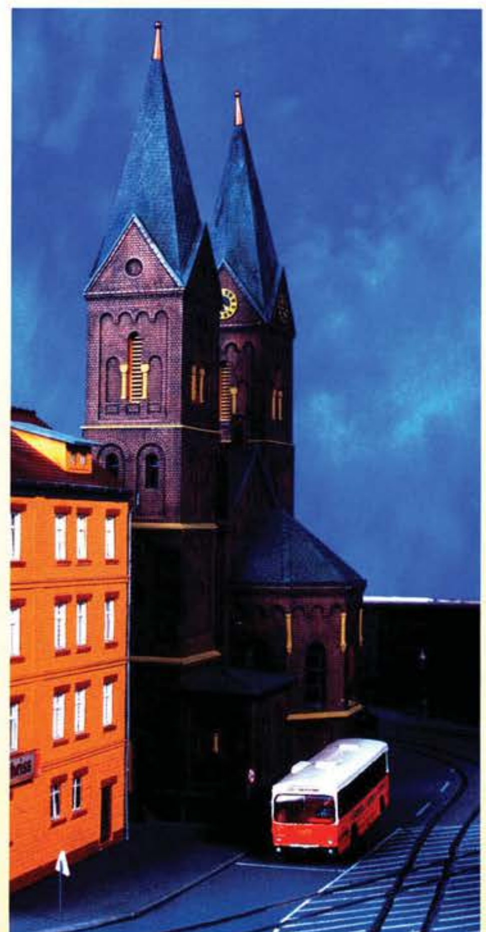
Vorbild-Verkehrsbetriebe aufzuzählen, deren Fuhrpark sich im Modell wiederfindet: „Die Vestische natürlich, die Bogestra und die KVB."

Letztere, die Kölner Verkehrs-Betriebe, sind genaugenommen die einzigen, deren Fahrzeugminiaturen auf den H0-Gleisen der Hertener wirklich verkehren dürften. Die Vestischen Straßenbahnen und die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn-AG (Bogestra) fuhren seinerzeit auf Meterspur. „Gewisse Kompromisse halten wir für vertretbar", meint Dirk Gerner vom MBG-Planungsteam und erklärt: „Wir wollten sicherstellen, dass wir auch unsere privaten Straßenbahnen, zumeist Regelspurmodelle, auf unserer Anlage fahren lassen können."

Was ja auch Sinn macht, zumal sich der Fundus der gruppeneigenen Schienenfahrzeuge mit bislang drei Modellen schnell erschöpft. Bei 24 Euro Mitgliedsbeitrag pro Jahr sind trotz des MBG-Domizils, dankenswerterweise vom Unternehmen auf dem Betriebsgelände zur Verfügung gestellt, keine großen Sprünge möglich.

Der Mann mit dem einnehmenden Wesen bei der MBG

Kompromiss: H0-Gleise für die beim Vorbild meterspurigen Straßenbahnen



Typische Neoromanik am Straßenrand: Ob die Kirche ihre Hand im Spiel hatte beim seinerzeit eher seltenen blauen Himmel über der Ruhr?

Auf einen Blick

Die 1995 gegründete Modellbaugruppe (MBG) der Vestischen mit ihren derzeit 25 Mitgliedern ist der Betriebssportgemeinschaft (BSG) Herten e.V. der Vestischen Straßenbahnen-GmbH angeschlossen. Die meisten Mitglieder sind Berufskraftfahrer bei dem Hertener Nahverkehrsunternehmen, einige haben noch die 1982 beendete Straßenbahn-Ära der Vestischen im aktiven Dienst erlebt. Sie machten den Beruf zum Hobby, nicht umgekehrt. Interessenten wenden sich an Dirk Gerner, Tel. 02366/6464, Reiner Lorek, Tel. 02366/88033, Bernd Specht, Tel./Fax 02366/87828.



Bei der Arbeit: Gründungsmitglied Bernd Specht (r.) und Dirk Gerner.



„Ente" Lippens, Charly Neumann und Lothar Emmerich wären´s zufrieden: Der Bolzplatz lässt die Kicker-Nachwuchsquellen für die Revierclubs nicht versiegen.

ist Gründungsmitglied Reiner Lorek: Der 36-jährige Kassenwart sorgt dafür, dass nicht über die Verhältnisse gelebt wird und auch noch etwas übrig bleibt für die alljährliche Mehrtagesfahrt. „Dank Spenden, BSG-Unterstützung und Werbemittelverkaufsaktionen", so Lorek, „kommen wir schon zurecht."

BSG? Doch wohl nicht die Bahn-Service-Gesellschaft der DB AG?

Lorek, Gerner und Specht, allesamt Berufskraftfahrer, lachen. „Wir sind der Betriebssportgemeinschaft Herten der Vestischen Straßenbahnen angeschlossen", erklärt Bernd Specht, und dieser eingetragene Hauptverein, die BSG eben, greift der mittlerweile 25 Mitglieder zählenden Modellbaugruppe helfend unter die Arme. „Außerdem haben uns beim Start auch Firmen wie Faller und Auhagen sowie Wagner und Raschka in Bochum unterstützt", lobt Specht.

Begonnen hatte alles 1995 mit ersten Stammtischtreffen. Aber erst im Hinblick auf das 100-jährige Bestehen der Vestischen im Jahre 2001 nahm der Aufbau einer gemeinsamen Modellbahnanlage im Oktober 2000 konkrete Züge an. Einem ersten Entwurf folgten vier Planungsstadien, ehe die aktuelle Form der Realisierung eines innerstädtischen Personennahverkehrs mit Betriebshof, zweigleisiger Straßenbahnparadestrecke am vorderen Anlagenrand und zweigleisiger Bundesbahn-Hochtrasse im Anlagenmittelgrund feststand.

Gebaut wurde und wird auf Segmenten, 70 Zentimeter tief, 1,05 Meter breit. Die Höhe der Nullebene liegt bei exakt einem Meter. „Die Anlage ist transportabel und wird weiterentwickelt", merkt der 44 Jahre alte Bernd Specht an, warum sich das MBG-Planungsteam für eine Segmentanlage entschied.

Schließlich ist ein erklärtes Ziel der Hertener, ihre Epoche-IV-Miniatur-Kohlenpottwelt →



Zaghafte Ansätze einer verkehrsberuhigten Zone: Nur die Straßenbahn, hier mit einem führenden Duewag-Aufbauwagen, behauptet ihre angestammte Trasse.

Scherlebeck existiert wirklich, ein Straßenbahndepot hat es dort allerdings nie gegeben. Es ist fiktiver Natur.

Anlagen-Steckbrief

L-förmige, achtteilige Segmentanlage in offener Rahmenbauweise
Maße: 0,7 x 7,35 m + 0,7 x 1,0 m
Erbauer: Modellbaugruppe der Vestischen Straßenbahnen
Bauzeit: Bisher rund 3 Jahre
Epoche: IV
System: Zweileiter-Gleichstrom und (Eisenbahn) Dreileiter-Wechselstrom
Gleislänge: Zirka 53 m
Gleismaterial: Roco, Fleischmann, Peco; Märklin-K-Gleis
Rollmaterial: Lima, Hamann, Kato, Beka, Roco, Eigenbau; Lima, Märklin
Betrieb: Analog
Anlagenthema: SPNV und ÖPNV in Ruhrgebietsstadt
Vorbild: Kein einzelnes konkretes, aber typische Reviermotive

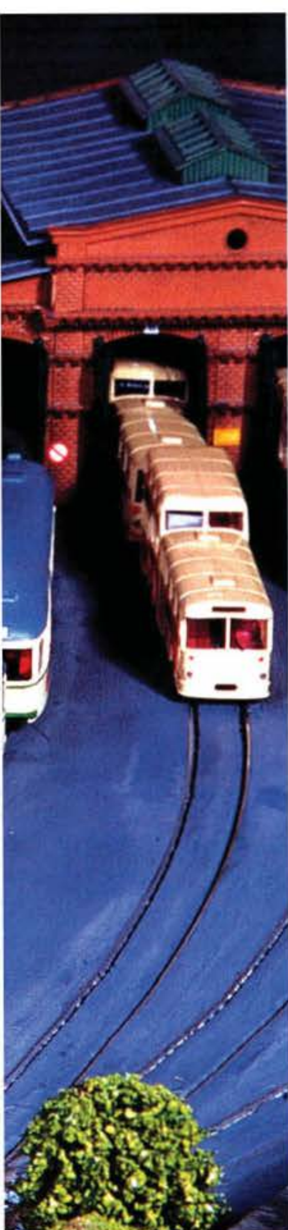


Baustellen kennt man als Revierbürger zur Genüge: Hier muss die marode Kanalisation erneuert werden.

auch auf Messen zu zeigen. „Dortmund ist unser Traum", verrät der 37-jährige Dirk Gerner, ehedem Bergmann, unter dem beifälligen Nicken der beiden Kollegen.

Doch bis dahin ist es noch eine, wenn auch geographisch gar nicht so lange Wegstrecke von der „MBG-Dauerbaustelle", so mit einem breiten Grinsen der aus Höxter stammende Bernd Specht, in die Westfalenmetropole. Etwa 35 Kilometer dürften es sein bis zu den Dortmunder Westfalenhallen.

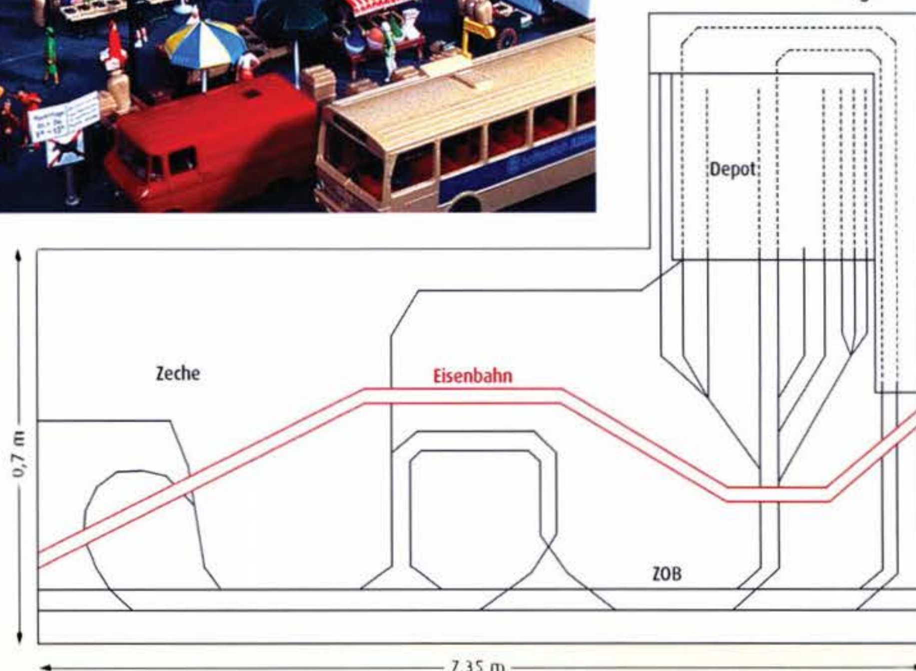
Das ist nicht die Welt, wohl aber noch ein gutes Stück Arbeit an dem H0-Ausschnitt derselben. So haben sich die MBG-Aktiven beispielsweise von der zunächst geplanten Pendelautomatik für die Eisenbahnstrecke verabschiedet. „Verdeckte Kehrschleifen mit Schattenbahnhof", so Dirk Gerner, bedeuten freilich unter ande-





Markttag im Schatten der Kirche: An den Ständen kaufen Hausfrauen und Schichtarbeiter fürs Wochenende ein.

Schematischer Gleisplan, nicht maßstäblich: Aus derzeit acht Teilen besteht die Anlage.



rem den Bau weiterer Segmente, was natürlich wiederum Zeit kostet.

„Geplant ist auch der Oberleitungsbetrieb", meldet sich Reiner Lorek zu Wort. Sein Beitrag zur gerade entbrennenden Diskussion, dass es doch nicht ohne Reiz sei, die ein oder andere Trambahnzweiglinie als bereits stillgelegt zu betrachten. Was natürlich eine gewisse Erleichterung wäre, denn der Fahrdraht samt Masten und Hausankern entsteht komplett im Eigenbau!

„Wilhelm macht das richtig professionell", ist Bernd Specht voll des Lobes. Kein Wunder, der heute 48-jährige Wilhelm Eckert arbeitete nicht immer in der Verwaltung der Vestischen, sondern war einst beim Fahrleitungsbau beschäftigt und setzt nun seine beruflichen Kenntnisse akribisch ins Modell um.

Und dann wäre da noch der übrige Straßenverkehr. Auch hier soll sich etwas bewegen, zum Beispiel die einst typischen Anderthalbstöcker-Busse der Vestischen. „Der Fahrdraht liegt bereits", verweist Specht auf den geplanten Einsatz des Faller-Car-Systems.

Einziger Schönheitsfehler: Bedingt durch eine Planänderung verläuft nun der Fahrweg am zentralen Omnibus-Bahnhof unter der Haltestelle und einem Baum hindurch. „Das ist eben wie im richtigen Leben, da müssen wir die Straße aus Fallergips wieder aufreißen", lacht Dirk Gerner.

Noch Fragen zur Dauerbaustelle? *Karlheinz Haucke*



Fotos: J. Hajt

Typisch fürs Ruhrgebiet: Die Zechensiedlung liegt verkehrsgünstig und in unmittelbarer Nähe der Schachtanlage.

Modellbahn Aktuell

TILLIG ▸ *Preußische Dreiachser für TT*



Epoche-I-Bahner bedenken die Sebnitzer mit zwei preußischen Abteilwagen (Bild) und dem dazu passenden Gepäckwagen. Der Industrie-Gigant Leuna rangiert mit einer grünen V36. Eine Epoche-IV-106 hört nun auf den Namen Renate 14.

KIBRI ▸ *Überarbeitetes H0-Brückensystem*

Die unterschiedlichen Brückentypen wurden so überarbeitet, dass man sie unter Verwendung unterschiedlicher Mittelpfeiler und Köpfe beliebig miteinander kombinieren kann. Trotzdem bleibt eine durchgehende Fahrbahn erhalten. Bei den schienengebundenen Fahrzeugen erscheint ein Gleiskraftwagen Bullok mit zwei unterschiedlich beladenen Kbs-Güterwagen als Tunnelinspektionszug.

POLA ▸ *Fußgängerüberführung in N*



Foto: M. Tiedtke

Alle drei für 2003 angekündigten N-Neuheiten des Pola-Programms bei Faller kamen mit nur geringfügiger Verspätung gleichzeitig zur Auslieferung. Ab der Epoche I einzusetzen ist die überdachte Fußgängerbrücke, die nicht nur als Bahnsteigüberführung genutzt werden kann. Kieswerk (Bild) und Lagerhaus erweitern auch das Umfeld des schienengebundenen Güterverkehrs.

HERIS ▸ *Italienischer Bcz in H0*



Der italienische Liegewagen Bcz (Bild) ist nach der Epoche IV beschriftet und darf als Kurswagen auch in deutsche Schnellzüge und internationale Autoreisezüge eingestellt werden. Dem Epoche-V-Bmhe der Griechischen Staatsbahnen (OSE) sieht man die Verwandtschaft mit den Konstruktionen des DDR-Schienenfahrzeugbaus an.

MODELL-BAHNHOF ▸ *Puntigamer in TT*

Für Puntigamer Bier aus der Steiermark wirbt das TT-Kühlwagenmodell von Tillig, das exklusiv in einer zertifizierten Auflage von 180 Exemplaren von der Firma Modell-Bahnhof vertrieben wird. Info: Modell-Bahnhof, Nonnenstr. 13, 02826 Görlitz, Tel. (03581) 661748, Internet: www.modell-bahnhof.de.

NOCH ▸ *Viadukt für H0*



Schon fix und fertig zum Einbau präsentiert Noch einen Hartschaum-Viadukt. Das tief gravierte Bauwerk eignet sich durch das geringe Gewicht auch für den Modulbau. Die beiliegenden Geländer werden einfach eingesteckt.

BUSCH ▸ *Offene Viersitzer in H0*



In der aufwendig bedruckten CMD-Collection erscheinen ein BMW 327 (links) und ein Mercedes CLK (rechts) als Cabriolets in den H0-Showrooms. Eigentlich auch ein offener Wagen ist der Fiat 500, dessen Fahrer ihn in einem Mini-Diorama (mitte) gegen einen Zaun gefahren hat. Freunde der niederflorigen Geländematten können deren Verwendung mit dem Anlegen eines Segelflugplatzes begründen, für den Busch die wichtigsten Ausstattungsteile wie zwei Segelflugzeuge, Windsack, Schleppfahrzeug, Container-Tower und weitere Kleinteile liefert. Außerdem erscheint ein Umbauset, mit dem nahezu jeder Pkw oder Van zum Monstertruck mutieren kann. Ein Iveco Daily bringt Döner-Kebap.

LEMKE ▸ *DRG-SVT 137 Bauart Köln in N*



Als Handarbeits-Messingmodell in N ist seit Ende November die 05 003 mit Frontführerstand (Cab forward), ausgerüstet mit Faulhaber-Motor, erhältlich. Die Gesamtauflage der drei Versionen in roter Werks-, grauer Fotosowie Tarnlackierung umfasst 280 Exemplare. Nach Erwerb aller Namensrechte und Werkzeugformen erweitert die Firma Lemke Zug um Zug ihr Hobbytrain-Sortiment. Aktuell profitieren vor allem N-Bahner. So ist nun der SVT 137 Bauart Köln in der dreiteiligen DRG-Version (Bild), gefertigt bei Kato, auf dem Markt. Zwei DBP-Bahnpostwagen, ein für Idee und Spiel produzierter Bauzugwaggon sowie verschiedene Habis-Schiebedachwagen im Maßstab 1:160 erweitern das Electrotren-Programm.

MOTIP DUPLI ▸ *Spachtel mit Volumen-Garantie*

Im Gegensatz zu konventionellen Spachteln verliert der neue Presto-Füllspachtel beim Trocknen nicht an Volumen. Somit ist er ideal beispielsweise zum Verspachteln bei Fahrzeugumbauten. Der Härter des Zweikomponenten-Materials ist übrigens rot eingefärbt, damit man die richtige Mischung ermitteln kann. Beim Trocknen verliert sich das Rot und zurück bleibt eine creme-weiße Fläche, die weiter bearbeitet werden kann. Presto-Füllspachtel ist im Farben-Fachhandel und Autozubehörgeschäften erhätlich. Info: www.motipdupli.de.

PIKO ▸ *Gbs 1500 und Übergangsgleise in H0*

Mit DR-Epoche-IV-Anschriften rollt der gedeckte H0-Güterwaggon Gbs 1500 aufs Piko-A-Gleis, das entgegen der ursprünglichen Planung nun schon deutlich früher komplettiert wird. Jetzt stehen auch bereits ein Universalübergangsgleisstück, passend zu allen 2,5-Millimeter-Standardgleisen ohne Bettung, und ein Übergang zum alten Piko-Hohlprofilgleis zur Verfügung. In der Bi-Zone unterwegs war vor Gründung der Bundesrepublik der offene Güterwagen Bauart Duisburg, während der O-Wagen Omm 44 die Bundesbahn-Epoche III repräsentiert. Das Vorbild des Bahnpostwagens Post2-p/13, jetzt mit geänderter Wagennummer im Standardprogramm der Sonneberger, war in der Epoche IV zwischen Hamburg Post-Bf und Karlsruhe im Einsatz. Für die Brauerei Grosch und für Bierwagensammler ist der gedeckte DRG-Güterwagen mit Bremserhaus unterwegs. Moderne Zeiten vertritt der Schiebeplanenwagen Shimmns 2 der Düsseldorfer Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft, bestimmt für den Transport von Coils.

US-Corner

Foto: S. Gölitzer



Der H0-Steuerwagen der „Metrolink" repräsentiert modernen Nahverkehr.

„Ready to roll" heißt die neue Produktlinie von Athearn, zu der fertig montierte Modelle mit gegenüber der Standardserie verbesserter Detaillierung gehören, ohne jedoch den Detailreichtum der hochpreisigen "Genesis"-Serie zu bieten. Passend zur vierachsigen Diesellok F59PHI sind jetzt "Commuter"-Personenwagen in verschiedenen Ausführungen mit und ohne Steuerabteil verfügbar. Die bei vielen Verkehrsbetrieben eingesetzten Doppelstockwagen zeichnen sich durch diverse angesetzte Details sowie eine aufwendige mehrfarbige Bedruckung aus. Die im Original von Bombardier gefertigten Fahrzeuge werden entweder einzeln oder in 3er-Packungen (mit Steuerwagen) geliefert. Athearn-Modelle sind über den spezialisierten Fachhandel erhältlich.

FLEISCHMANN ▸ *E 19 und bayerische Wagen in H0*



Eine herrliche Altbau-E-Lok haben die Nürnberger mit E 19 12 auf die H0-Räder gestellt (ein ausführlicher Test folgt im nächsten Heft). Nur soviel: Die Fahreigenschaften der Epoche-III-Lok stehen der sehr guten Gestaltung in nichts nach. Von bekannter Qualität sind auch die neuen bayerischen Epoche-II-Zweiachser, von denen sich der Ci und Pwi fürs Foto aufstellten. Als Besonderheit besaßen die Vorbilder sowohl eine Dampf- als auch elektrische Heizung.

MODELLBAHN AKTUELL

AUHAGEN ▸ *Bahnsteigkanten in TT und H0*


Foto: M. Tiedtke

In je zwei verschiedenen Höhen sind Bahnsteigkanten für die Nenngrößen TT und H0 neu im Programm. Pflastersteinplatten, geeignet für beide Baugrößen, Betonverbundpflastersteine (Bild) in 1:87 und H0-Ziegelmauerplatten im Kreuzverband sowie -Zahnschnittfriesvarianten rücken ebenfalls ins Baumaterial-Sortiment. Der Güterschuppen (Bild) ergänzt die Bahnhöfe Krakow und Neupreußen.

FINSTER ▸ *Trassenmodule für Roco-Line*



Für das Roco-Line-Gleissystem (mit oder ohne Bettung) bietet Finster ein Trassenmodulsystem aus 5 mm starkem Schichtverbundholz an, mit dem sich beispielsweise Rampen und Gleiswendeln (Bild) einfach aufbauen lassen. Durch das Einfügen von Distanzstücken sind auch steilere Auffahrten realisierbar. Zunächst werden die Kurvenmodule für die Radien R2 bis R20 ausgeliefert. Info: D. Finster, Birkenstr. 83, 16352 Basdorf, Tel./Fax (033397)62178, Handy-Tel. (0174)9352648.

JOWI ▸ *Modellbahn-Hintergründe*

Die Firma Jowi konzipierte zusammen mit Busch die bereits vorgestellte CD-Rom mit Hintergründen. Nun präsentiert Jowi die weiterentwickelte CD-Rom, auf der sich über 40 Motive befinden und die sich zum Druck von etwa 80 Meter langen Hintergründen verwenden lässt. Neben Industrie- und Alpen-Szenen kann man zum Beispiel Motive aus dem Rheintal oder Altstadtviertel darstellen. Info. Jowi, Joachim Wischermann e.K., Blankensteiner Str. 104, 45527 Hattingen, Tel. (02324)682185, Internet: www.modellbahn-hintergrund.com.

HERPA ▸ *Talke-Hängerzug und Milch-Tankzug in H0*



Als Sonderauflage rollt der klassische Mercedes 1626 (Bild links) mit einem Dreiachs-Hänger für die Talke-Spedition. Der Lkw trägt sogar Nummernschilder. Der im regulären Sortiment befindliche Actros-Milch-Hängerzug (rechts) ist eine Zierde für jede Epoche-V-Anlage. Die lange amerikanische Kenworth-T600-Sattelzugmaschine dürfte auch in Europa viele Freunde finden. Den 7er-BMW bekam der Edel-Tuner Alpina in die Finger, was der auffällige seitliche Schriftzug beweist. Fans von Vierachs-Kippern erhalten einen gelben Mercedes-Actros von Max Bögl.

WIKING ▸ *VW-Multivan in H0, John Deere in N*



Mit dem aktuellen VW-Multivan (rechts) setzen die Berliner Modellautobauer eine Tradition fort, die 1950 mit dem ersten VW-Bulli, damals noch in 1:90, unverglast und ohne Bodenplatte, begann. Die aktuelle fünfte Modell-Bulli-Generation feiert ihre Wiking-H0-Premiere in Perlweiß mit schwarzem Fahrgestell, silbernen Felgen, schwarzgrauer Inneneinrichtung, schwarzen Fensterumrandungen, transparenten Frontscheinwerfern, rötlich transparenten Schlussleuchten und Heckbedruckung. Passend zum Produktionsschlussakkord des Vorbild-Käfers im Juli spendierten die Berliner ihrem aktuellen H0-Modell im Rahmen der Modellpflege eine schwarze Karosserie mit silbernen Zierleisten, einst eine beliebte Lackierung. N-Landwirte haben derzeit gut Lachen. Die Berliner Agrarwirtschaftsoffensive in 1:160 wird fortgesetzt mit einer weiteren Schlepper-Neuheit, dem John Deere 6920S (Bild), sowie dem Stalldungstreuer „Ferti-Space" (Bild li. hinten) des belgischen Landmaschinenbauers Joskin und dem von derselben Firma entwickelten Transportanhänger (li. vorne). Alle drei Wiking-Miniaturen sind mit Gummireifen ausgestattet und rollfähig.

SB-MODELLBAU ▸ *Geisterwagen für H0 und N*



Um unmotorisierte Lok-Modelle zum Leben zu erwecken oder schwächliche Maschinen zu verstärken, bietet SB-Modellbau Geisterwagen für die Baugrößen H0 und N an. Der Kunde kann zwischen je einem gedeckten und einem offenen fertig montierten Wagen wählen oder nur ein Fahrwerk kaufen. Info: SB-Modellbau, Ilzweg 4, 82140 Olching, Tel. (08142)12776, Internet: www.sb-modellbau.com.

FULGUREX ▸ *Ce4/6 der BLS in N*

Von den 17 ab 1920 beschafften Ce4/6 wurden zehn Exemplare 1954 ihrer Laufachsen beraubt und taten fortan als Ce4/4 ihren Dienst bei der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Spur-I-Bahner dürfen sich auf die phantastische französische E-Lok der Reihe 2-D-2 freuen. Das Metall-Modell verfügt unter anderem über einen funktionsfähigen Buchli-Antrieb. Info: Fulgurex (N.G.) Sàrl, Ch. du Reposoir 16, CH-1007 Lausanne, Tel. (0041)(21)6014592, E-Mail: fulgurex.sa@bluewin.ch.

KEHI ▸ *H0-Maschinenkühlbierwagen*

Vor allem für Sammler gedacht ist der neue H0-Maschinenkühlwagen mit Göltzschtalbrauerei-Aufschriften. Das Modell erscheint in limitierter Auflage. Info: Kehi-Modellbau, Hellerstr. 7-9, 99817 Eisenach, Internet: www.kehi-modellbau.de, Tel. (03691)746500, Fax (03691) 746502.

VOLLMER ▸ *Bauernhaus für H0*



Foto: M. Tiedtke

Im Bausatz des Bauernhauses mit Remise ist der Leiterwagen mitenthalten. Obwohl eigentlich nicht in Bayern angesiedelt, scheint sich das Fensterln großer Beliebtheit zu erfreuen.

MODELLBAHN AKTUELL

LILIPUT
Mittenselbstentlader Fd-z72 in H0



Der Fd-z72 entstand als verbesserte Version des Mittenselbstentladewagens Ommv62. Das Liliput-H0-Modell ist nach der Epoche III beschriftet und besitzt klappbare Ladeflächen.

KLEIN ▸ Containertragwagen in H0



Der Containertragwagen Sgns (Bild) rollt für die ÖBB in der Epoche V. In dieselbe Epoche gehört der im Längenmaßstab 1:100 ausgeführte ÖBB-Modularwagen der Gattung Bmpz. Dieselbe Länge weist auch der moderne Liegewagen Bcmz der ÖBB auf. In der Jahreskollektion erscheint ein Doppelset DR-Kühlwagen Tnhs in Epoche-III-Ausführung.

MODELLEISENBAHNER-JUBILÄUMS-NACHWUCHSWETTBEWERBE

Die Jury hat entschieden: Sieger aus Meißen und Greven

● Ihr habt uns wirklich positiv überrascht: Da behaupte noch einer, bei Kindern und Jugendlichen spiele die Modellbahn keine Rolle mehr, wären Basteln, gar Modellbau mega-out. „Klasse", „toll", „Donnerwetter", „das lässt ja hoffen": Solche und ähnliche Bemerkungen fielen zuhauf, als die unabhängige Fachjury am 14. November zunächst eure nun wirklich unerwartet zahlreichen Dioramen unter die Lupe nahm. Die Juroren – Bernd Fritz, Leiter des technischen Büros der Firma Noch, Ralf Reinmuth, Profi-Modellbauer, Karl-Heinz Echteler, Nochs Leiter für Dioramenbau, und Michael Moser, Profi-Fotograf und Designer – machten sich ihre Aufgabe nicht leicht, verbrachten etliche Stunden mit der Begutachtung und Bewertung. Nebenbei stellten die Experten erfreut fest, dass sich auch etliche Mädchen an den Nachwuchswettbewerben beteiligten.

Nach etlichen Kannen Kaffees, schwäbischen Schnittchen und intensiven Beratungen standen schließlich die Sieger fest. Bei den Jüngeren triumphierte der 14-jährige Christian Hoppe aus Meißen mit seinem H0-Diorama zum Thema „Die Eisenbahn vor 50 Jahren": Seine Dresdner Trümmerbahn mit Betriebshof verbuchte 119 von 120 in dieser Altersklasse zu vergebenden Punkten, ein Traumergebnis! In der Kategorie II der 15- bis 18-Jährigen machte der 16 Jahre alte Sven Engberding aus Greven das Rennen um den ersten Platz. Seine H0-Interpretation der „Eisenbahn vor 50 Jahren", eine Nebenbahnstrecke mit abzweigendem, gesperrten Industrieanschlussgleis, kam auf 143 von 160 möglichen Punkten. „Bei der Bewertung haben wir uns darum bemüht, auch immer das Alter der Teilnehmer und Teilnehmerinnen zu berücksichtigen", teilte Ralf Reinmuth im Namen aller Jurymitglieder mit.



Sieger in der Altersklasse der bis 14-Jährigen: Christian Hoppe begeisterte die Jury mit seiner Dresdner Trümmerbahn nebst Betriebshof.

Unser herzlicher Glückwunsch gilt nicht nur den beiden Siegern, denn auch die Nächstplazierten brauchen sich wie eigentlich alle, die an unseren Jubiläums-Wettbewerben teilnahmen, nicht zu verstecken.

Zweiter Sieger in der Kategorie I (bis 14 Jahre): Nino Liebetrau (112 Pkt.) aus Eisenach. Den dritten Platz belegten gemeinsam

WALTHERS ▸ *Großer Rundlokschuppen für H0*



Damit der Big Boy oder die fiktive BR 53 von Märklin nicht mehr draußen übernachten müssen, sollte der Modellbahner zum dreiständigen Lokschuppen von Walthers greifen. Das Backstein-Gebäude hat Standlängen von 43,7 cm, ein Platz kann auf 50,8 cm verlängert werden. Es ist auch eine Ergänzung für weitere drei Stände verfügbar. Info: www.walthers.com.

VIESSMANN ▸ *H0-Fahrdraht zum Abspannen*

Der Fahrdraht besitzt parallel auslaufende Enden und eignet sich darum zum Abspannen. Ebenfalls für H0-Anlagen stellt Viessmann zwei Verkehrsschild-Sets vor. Die Schilder sind mit Patentsteckfüßen ausgestattet und werden aus fotogeätztem Messingblech gefertigt, und im Tampondruckverfahren bedruckt. Für die Baugröße TT gibt es jetzt einen Turmmast.



Sieger in der Altersklasse der 15- bis 18-Jährigen: Sven Engberding beeindruckte die Juroren mit seinem gesperrten Industrieanschlussgleis an einer Nebenbahnstrecke.

der sechsjährige Martin Hahn und sein 14-jähriger Bruder Dominik (94 Pkt.) aus Neugersdorf. Zweiter Sieger in der Kategorie II (15 bis 18 Jahre): Der 17-jährige Christopher Retsch (133 Pkt.) aus Bretten. Gemeinsame Dritte wurden die zwei 15-jährigen Tim Eisner und Marcel Jaeckel (122 Pkt.) vom MEC Gräfenroda. Einen Sonderpreis vergab die Jury an den elfjährigen Jeremias Walter aus Schwäbisch Hall für seinen stilisierten Bahnhof der Zukunft. Und vergesst nicht: Niemand geht leer aus! Das Ergebnis der Auslosung des Redaktions-Überraschungspreises teilen wir in der Februar-Ausgabe mit. In derselben folgen dann auch weitere Plazierungen und die Sieger und Siegerinnen der nicht an ein bestimmtes Alter gebundenen Beiträge zu den Wettbewerben „Das gute Modell" sowie „Ein Bild und seine Geschichte".
Wir werden die Gewinne noch vor Weihnachten an euch auf den Weg bringen. Euren schönen Dioramen, von denen wir noch etliche in den nächsten MODELLEISENBAHNER-Ausgaben im Bild vorstellen werden, wollen wir allerdings den postalischen Vorweihnachts-Versandstress nicht zumuten. Schließlich kamen trotz guter Verpackung schon etliche Objekte beschädigt bei uns an, was unserer Modellbauabteilung einige Reparatureinsätze abnötigte. Die Rücksendung eurer Wettbewerbsbeiträge erfolgt deshalb im Januar.
Nochmals: Euch allen herzliche Glückwünsche. Macht weiter so, denn ihr seid die Zukunft unseres gemeinsamen Hobbys! *hc*

Fotos (3): Frickel



Keine leichte Aufgabe hatte die Jury mit (v. lks.) Michael Moser, Ralf Reinmuth, Karl-Heinz Echteler und Bernd Fritz.

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN

Weiter auf Expansionskurs

● Märklin trotzt der allgemeinen Wirtschaftskrise: „Der Umsatz stieg 2002 auf 170,5 Millionen Euro. Das entspricht einem Plus von vier Prozent gegenüber der Vorjahreszahl von 163,9 Millionen Euro", vermeldete Märklin-Geschäftsführer Paul Adams auf der Jahrespressekonferenz in Stuttgart. Hatte der alljährliche Auftritt vor der nationalen und internationalen Presse in den letzten zehn Jahren in Frankfurt stattgefunden, wollte Adams mit der Rückkehr ins Schwabenland auch ein Zeichen setzen. „Der geographische Schwenk nach Süden symbolisiert vor allem unsere Verbundenheit mit der Region", betonte der Märklin-Chef und verwies auf den Unternehmensstammsitz in Göppingen.



Foto: Haucke

Vielgefragter Mann: Märklin-Geschäftsführer Paul Adams.

Angesichts des „wirklich sehr schlechten ökonomischem Umfelds in Deutschland", so Adams, könnte Märklin auf die Geschäftsentwicklung eigentlich durchaus stolz sein. „Aber wir sind noch lange nicht damit zufrieden", betonte der Märklin-Geschäftsführer und ergänzte: „Wir wollen noch ganz andere Ziele erreichen!" Ein erklärtes Ziel ist zweifellos, den am Umsatz abzulesenden Vorsprung vor der Konkurrenz nicht schrumpfen zu lassen, im Gegenteil: „Märklin ist der weltweit größte Hersteller von Modelleisenbahnen und diese Position werden wir in den nächsten Jahren konsequent ausbauen", lautete die Botschaft des Märklin-Chefs. Dabei setzt das Göppinger Unternehmen auf High-Tech-Triebfahrzeugmodelle, Startpackungen, eine weitere Verbesserung der Lieferfähigkeit und steigenden Export, aber auch auf den Zubehörsektor. Taktisches Kalkül der Zubehörstrategie, die sich schon bei den Trix-Schwerpunktthemen zeigte: „Wir wollen Ideen und Komplettlösungen bieten", erläuterte Adams. Damit werde Märklin noch stärker als bisher zum Synonym für Modelleisenbahn schlechthin. „Märklin kann aber nicht nur gute Erfolge auf der Absatz-, sondern auch auf der Kostenseite vermelden", machte Adams einen Faktor für die Gewinnsteigerung deutlich. Der Geschäftsführer spielte damit auf das vor zwei Jahren gestartete Sparprogramm, die „Initiative 20", an, die 20 Prozent mehr Leistung bei gleichzeitig 20 Prozent weniger Kosten propagiert. Zum Kostensenkungsprogramm gehört auch der Verkauf von Betriebsteilbereichen: Diesem so genannten Outsourcing fiel bei Trix der Werkzeugbau zum Opfer, was bei den Nürnberger Mitarbeitern für einige Unruhe sorgte. Doch Paul Adams warb um Vertrauen: „Wer sich heute für ein Märklin- oder Trix-Produkt entscheidet, egal in welcher Spurweite, kann sicher sein, dass er auch in den kommenden Jahren umfangreiche Sortimente und viele Neuheiten bekommt." Mit einer Ausnahme: Für Trix Express ist der Zug endgültig abgefahren, wie Adams auf Nachfrage ausdrücklich bestätigte: „Es wird noch ein schönes Modell geben und dann ist Schluss!" Stattdessen sucht man sich neue Zielgruppen: Mit der Lizenz für den Hogwarts-Express, der als H0-Set schon im Handel ist, will Märklin den Harry-Potter-Boom auch für sich nutzen, „ein Versuch", so Adams, „aus der klassischen Modellbahnecke herauszukommen." Für Überraschungen ist Göppingen eben immer gut. So war am Rande der Pressekonferenz zu erfahren, dass Märklin eine ganz besondere Initiative zur Unterstützung der eigenen Fachhändler gestartet hat: Wenn nun ein Kunde mit einer Discounter-Startpackung kommt, erhält er bei Abgabe den Kaufpreis erstattet, vorausgesetzt, er erwirbt stattdessen eine Märklin-Startpackung. „Quasi eine Rückkauf-Aktion", erklärte Paul Adams. *hc*



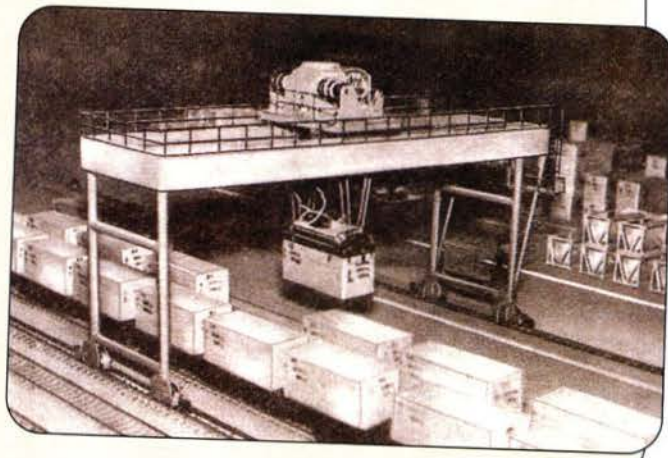
Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Mit dem zauberhaften Hogwarts-Express wenden sich die Göppinger an die zahllosen Fans von Harry Potter.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 35 JAHREN:
Auftrag: Containerbahnhof

● Ende der 60er-Jahre stieg man in der DDR groß in den Containerumschlag ein. Die damit verbundene Technologie reizte so manchen Modellbahner beispielsweise zur Herstellung funktionsfähiger Kranbrücken. Das Besondere an dieser Anlage im MEB 1/1969 ist aber weniger die Nachgestaltung der Details als vielmehr der Auftraggeber: Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR bat Modellbahnfreunde aus dem Bezirk Magdeburg, einen voll funktionsfähigen Containerterminal zu bauen. Neben Werbung und Veranschaulichung der Containerverladung diente die Anlage auch Forschungs- und Entwicklungszwecken.





MESSE-KALENDER

09.–11. JANUAR 2004:
Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim.

05.–10. FEBRUAR 2004:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

04.–07. MÄRZ 2004:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

21.–25. APRIL 2004:
Intermodellbau, Dortmund.

STUTTGART

Modellbau Süd

● Zwischen dem 30. Oktober und dem 2. November präsentierten sich rund 100 Aussteller auf der Modellbau Süd in Stuttgart. Skandinavien bildete einen Schwerpunkt bei den gezeigten Anlagen. Erfreulich ist, dass 85 Prozent der Besucher, auf der Messe Impulse erhalten zu haben, und zu einem späteren Zeitpunkt noch Modellprodukte kaufen wollen.



Foto: G. Habermann

Der Dansk Model Jernbane Klub präsentierte diese detaillierte Spur-0-Segmentanlage.

ROCO

Messeneuheiten 2004

● Bereits in den Prospekten Herbstneuheiten 2003 und International Collection Herbst 2003 finden sich Neukonstruktionen und überarbeitete Wiederauflagen ausländischer Fahrzeuge. Den heimischen Modellbahner bedenken die Österreicher mit einer vierachsigen Rangierlok der Reihe 1161 und Mitteleinstiegswagen in Epoche-III-Ausführung. Ebenfalls Formneuheiten sind die braune Ae 4/4 der BLS in der Ursprungsausführung mit zwei Stromabnehmern und ein zweiachsiger gedeckter Güterwagen der Gattung K. Eine gute Bekannte rollt mit der belgischen Diesellok der Reihe 59 ins Playtime-Sortiment.

FRIEDRICHSHAFEN

Zweite Modellbau Bodensee

● Vom 31. Oktober bis 2. November 2003 öffnete die Modellbau Bodensee in Friedrichshafen ihre Pforten. Aus den 13 ausgestellten Anlagen ragten die Spur-0-Anlage des Cercle Atlantique du Zero aus Nantes in Frankreich und die Spur-N-Modulanlage des AMC Wien heraus. Daneben konnten Modellbahner über den Tellerrand hinaus blicken und die Miniaturen der Flug-, Auto- und Schiffs-Modellbauer begutachten. 26 500 Besucher an den drei Tagen bedeuteten einen Zuwachs von 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2004 wird die Modellbau Bodensee vom 19. bis 21. November stattfinden.

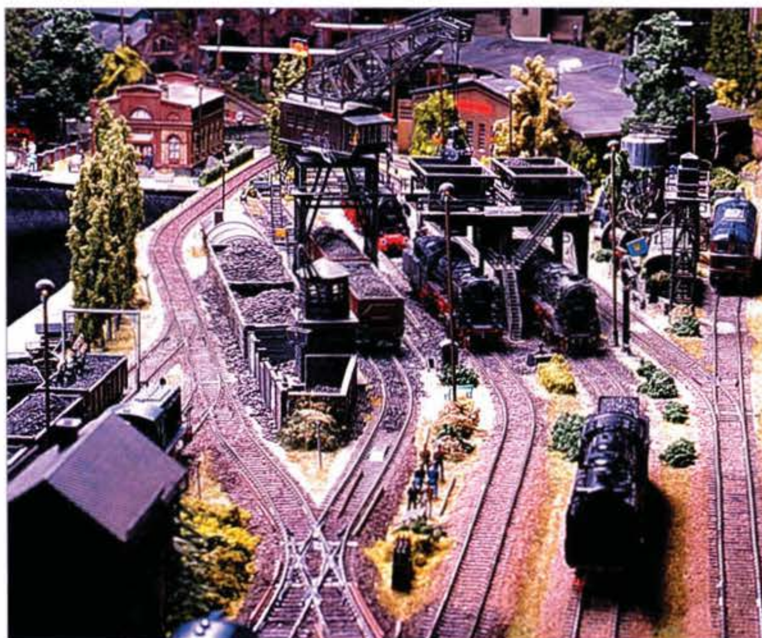


Foto: Frickel

Das H0-Doppel-Bw der AG Modellbau Neupetershain ließ die DR-Dampflokzeit wieder lebendig werden.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Klaus Habermann, Jörg Hajt, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

ABER WER SOLL DAS BEZAHLEN?

Die Schmalspurbahnen Sachsens sind anerkanntes technikhistorisches Erbe. Für Dauersubventionen fehlt jedoch das Geld. Zuschüsse werden gekürzt.

KRAFTVOLLER EINZELGÄNGER

Sie galt damals als Gipfel des Diesellok-Baus. Doch bis zum heutigen Tag blieb die V 320 ein Einzelstück.



Foto: Steinicke

Foto: Ralf Romann Rossberg

U-BOOT AUF SCHMALEM FUSS

Die Erzeugnisse eines US-Herstellers ermöglichen einen einfachen Einstieg in die Finescale-Modellbahn.



Foto: Frickel

Das Februar-Heft erscheint am **21. Januar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Tiedtke

ROMANZEN ZWISCHEN EIFEL UND NIEDERRHEIN

Liebe zu Heimat und Detail: In N hat Heinz-Wilhelm Wolters sie geformt.

Außerdem

Elektrische Eleganz

Fleischmanns Hauptneuheit in H0, die E 19, muss beweisen, dass sie nicht nur schön aussieht.

Das gute Modell

Wir präsentieren: Dioramen des Nachwuchswettbewerbes und die Jubiläums-Sieger aller Klassen.

Felsen im Schnee

In Teil zwei des Werkstattbeitrags macht Michael Robert Gauß aus der Fels- eine Winterlandschaft.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Petrovitsch

PROBEFAHRTEN AUF SEMMERING

Krauss-Maffei nutzte in den 50er- und 60er-Jahren Österreichs berühmteste Bergstrecke zu Härtetests.